FONDO PIZZOFALCONE

35-B-107

BIBLIOTECA PROVINCIALE

I. Armadio

Palchetto

Num.° d' ordine 15 141 361

NAZIONALE
B. Prov.
11
1447
NAPOLI
BIBLIOTECA
VITT. EM. III

Digitized by Google

B. Prov.
II
1417.

Digitized by Google

Digitized by Google

# ESSAIS

SUR

# LA CONSTRUCTION

DES

ROUTES, DES CANAUX

# ET LA LÉGISLATION

DES

TRAVAUX PUBLICS.

Digitized by Google

Chez

Bachelier, quai des Augustins, n° 55.
Delaunay, Palais royal.
Vancekre, Grande place, à Lille.

IMPRIMERIE DE LACHEVARDIERE,
RUE DU COLOMBIER, N° 30, A PARIS.

Digitized by Google

C10C80

PONTS ET CHAUSSÉES.

# ESSAIS
SUR
# LA CONSTRUCTION
DES ROUTES, DES CANAUX
# ET LA LÉGISLATION
DES
# TRAVAUX PUBLICS

PAR
M.-J. CORDIER,
INSPECTEUR DIVISIONNAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES,
MEMBRE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

On obtient la prospérité de l'agriculture et du commerce par de bonnes routes; de bonnes routes par de bons canaux; de bons canaux par des associations de propriétaires; et ces associations par des institutions qui attirent et fixent les propriétaires à la campagne.

(OPINION D'UN PRINCE FRANÇAIS.)

TOME SECOND.

A PARIS,
CHEZ CARILIAN-GŒURY, LIBRAIRE
DES CORPS ROYAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,
QUAI DES AUGUSTINS, N° 41.

1828.

Digitized by Google

# PRÉFACE.

Nous avons indiqué dans le premier volume le meilleur mode de construire et d'entretenir les routes, les canaux, etc., et nous avons annoncé que nous donnerions dans le second, les lois de divers pays sur les travaux publics.

Pour remplir cette tâche, nous nous sommes appliqué à connaître l'administration et l'état des communications des peuples d'Europe; il était facile de constater et de prévoir que le nombre et la perfection des canaux et des routes dans chaque contrée dépendent du plus ou du moins de liberté dont on y jouit.

En vain chercherait-on des modèles de bons règlements dans les états despotiques; le pouvoir étant donné à la faveur, et le talent soumis au pouvoir, nulle amélioration durable n'est possible. C'est dans les pays libres seulement, où des institutions inviolables, garantissant la propriété, donnent le désir d'acquérir et d'entreprendre les travaux d'un intérêt général; que l'on peut étudier avec profit les

lois, les travaux et les hommes ; tout y porte l'empreinte du génie.

Telle est l'influence des gouvernements, que les mêmes hommes paraissent doués ou privés de talent selon les pays qu'ils habitent. Des ingénieurs qui s'étaient distingués dans les écoles françaises, envoyés au dehors dans les états du midi et du nord, n'ont pu lutter contre les obstacles inhérents au système établi. Leurs projets, bien conçus, à peine commencés, ont été abandonnés ; on a méconnu leur mérite ; et l'ingratitude et la persécution furent le prix de leur dévouement.

D'autres ingénieurs, moins instruits, jetés par nos révolutions dans des états bien réglés, sont devenus des hommes très supérieurs, par cela seulement qu'un libre essor a développé leur génie jusqu'alors inconnu à eux-mêmes.

Cette action de l'administration s'exerçant sur chaque habitant, un peuple devient grand et puissant ou faible et pauvre, est doté ou privé d'améliorations en raison de sa liberté. Il parait aussi impossible de donner une bonne navigation, une prospérité croissante à un état sans institutions, que de faire croître des orangers et des oliviers en pleine terre dans le comté de Kent.

Pour obtenir de bonnes routes, il suffit d'une bonne législation.

Les pays qui nous environnent nous en fournissent des exemples qu'on ne saurait trop méditer. L'Espagne, le Portugal, l'Italie, sans bonnes administrations provinciales, n'ont pas de navigation intérieure, de fabriques nombreuses, de commerce intérieur, et décroissent rapidement; tandis que l'Angleterre, la Suisse, la Belgique, mieux administrées, marchent à une prospérité rapide qui frappe les regards des voyageurs les moins attentifs.

En Angleterre surtout, la loi donne à chacun le droit de faire; elle refuse aux comtés, aux grands propriétaires le pouvoir d'empêcher; elle impose même à ceux-ci l'obligation d'intervenir comme aides et arbitres. Le gouvernement ne se réserve les enquêtes et la sanction que pour prévenir les abus, lever les obstacles et donner aux entreprises particulières la puissance de la loi.

Le public, encouragé par cette protection et la perpétuité des concessions, a formé, depuis soixante-quinze ans, huit cents associations pour canaux, routes, docks, ponts, etc., d'un capital de plusieurs milliards. Toutes les améliorations jugées

utiles, offertes sans concurrence aux souscripteurs organisés en compagnies, sont proposées par elles, rapidement exécutées et toujours bien entretenues. En tête des listes, on remarque toujours les personnes les plus illustres qui s'honorent de donner leur temps, leur fortune et leur nom à des entreprises utiles.

C'est à cette législation prévoyante qu'il faut attribuer l'esprit d'association, les belles routes, les canaux, le commerce de l'Angleterre et les principales causes de sa puissance et de sa grandeur.

Les grandes propriétés, les substitutions, les restes de la féodalité, loin de fonder en Angleterre, comme on nous l'assure, cette prospérité extraordinaire, n'ont servi qu'à ralentir sa marche progressive dans cet empire comme dans les autres. A peine les quatre mille acres d'un parc anglais peuvent-ils suffire à la nourriture des cerfs, des chevaux de chasse et des gardiens; tandis que la même étendue, composant le territoire des villes nouvelles de Liverpool, Manchester, Birmingham, Glascow, etc., où le commerce, repoussé des campagnes substituées, s'est réfugié, où nul vestige de féodalité n'existe, produit chaque année, dans chacune de ces villes, pour deux cents millions de

valeur à l'Angleterre. Ainsi les vingt villes principales de fabrique, affranchies de toute féodalité, donnent à ce royaume plus de revenus et de richesses que les grandes propriétés réunies.

Mais si, d'une part, l'Angleterre est retardée par les lois féodales, elle doit, de l'autre, aux grandes familles, les premières et les plus importantes améliorations agricoles et industrielles; elle leur doit surtout la législation qui sacrifie les priviléges et les influences locales au bien public, et protège les associations pour travaux d'intérêt général contre les oppositions des propriétaires à déposséder.

Les grands propriétaires, en se mettant eux-mêmes à la tête du commerce et de l'industrie, ont décuplé leur fortune, conservé leur influence, et surtout acquis des connaissances positives et spéciales, sans lesquelles leurs votes au parlement seraient donnés de confiance, au hasard, et souvent à l'erreur.

Ainsi la législation, en créant l'esprit d'association, en abandonnant au public les améliorations à faire, produit des hommes, des richesses et une puissance toujours croissante.

La France, placée au milieu d'États soumis aux

meilleurs et aux plus mauvais règlements; encore régie par les lois du pouvoir absolu, semble comme indécise dans le choix à faire entre le régime impérial et le pacte fondamental. Aux efforts d'une génération nouvelle et généreuse, on oppose les avantages d'un système féodal qu'elle combat, les dangers de l'anarchie qu'elle repousse; on ajourne les améliorations qu'elle réclame; on compromet l'avenir en temporisant. Parceque d'anciens législateurs se sont trompés vingt fois, on les suppose par cela même plus expérimentés, on voudrait encore nous imposer leurs erreurs. On a laissé hors des affaires des hommes les plus capables de donner la législation qui nous manque et de la faire adopter par l'influence de leurs qualités extraordinaires, la science des hommes et des choses; un dévouement sublime dans leur vie publique et privée, une éloquence antique et entraînante. On a de même écarté depuis long-temps des hommes très supérieurs qui ont plus cherché à mériter qu'à obtenir les fonctions élevées et variées qu'ils ont dignement remplies.

Depuis quarante ans, nous roulons dans un cercle vicieux de lois, de doctrines fausses et de systèmes politiques qui combattent l'avenir; après

les essais malheureux de quarante assemblées, de vingt ministères, de plusieurs gouvernements, la France est encore à demander et à attendre une première institution utile, une administration provinciale. La fatalité de l'ancien système est cependant bien établie par ses résultats; des guerres, des emprunts, des impôts excessifs, et un malaise qui devient général. L'agriculture souffre, le commerce languit; les ouvriers, renvoyés des ateliers, demandent du travail Nos rivières restent dans l'état de nature; la navigation de la Seine, où tous les canaux viennent aboutir, est aussi imparfaite et barbare que sur le Don et le Volga; elle ferme les canaux qu'elle devrait réunir; les approvisionnements de la capitale n'arrivent que par des trains ou par bateaux qu'il faut déchirer, la remonte à charge étant presque impossible; nos ports se comblent, et la moitié de la France, sans navigation et sans routes, paie pour l'autre moitié seule favorisée. Telles sont la puissance des habitudes et le nombre des améliorations à faire, qu'on ne s'aperçoit de l'état reculé où nous restons qu'en visitant les contrées où, par de meilleures lois, tout ce qui a été jugé utile est achevé ou entrepris.

Vainement la France attend; d'année en année,

les souffrances et les charges paraissent plus insupportables par la réduction des ressources; de plus longs délais, de nouveaux obstacles aux améliorations conduiraient à des convulsions.

Si, après seize ans d'absence, un Français prisonnier en Russie revenait dans son canton, ne retrouverait-il pas les règlements, les charges publiques comme à l'époque où la France combattait l'Europe? Peut-on concevoir la possibilité de conserver dans l'administration un esprit identique sous deux gouvernements opposés, l'un militaire et absolu, l'autre tempéré et paternel?

Hâtons-nous de modifier le système impérial qui repoussait les améliorations, et ne laissait aux agriculteurs et aux négociants, que les hommes et l'argent qu'il ne pouvait leur ôter; sachons recréer une administration provinciale, telle que l'exigent les vœux du pays, les progrès du siècle, et le pacte fondamental.

La restauration a donné à la France plus de liberté qu'elle n'en eut jamais et qu'il n'en est accordé aux autres grands peuples d'Europe; mais l'administration n'a pas encore pris ou proposé une mesure qui en portât les bienfaits dans les ateliers et les campagnes; au lieu de soulever des discus-

sions politiques qui enflamment les passions, il serait plus nécessaire et plus facile de donner les améliorations jugées indispensables, d'augmenter les ressources publiques, de diminuer les charges par l'accroissement des richesses, et de fonder l'esprit d'association, sans lequel nulle paix intérieure, nulle prospérité ne sont durables.

Jusqu'ici le gouvernement se réservant le droit de tout faire, a tout empêché; placée à une grande distance des extrémités, son action devient impossible. Il est aussi nuisible d'exiger une autorisation de Paris pour réparer une église, une maison de ville, une route, qu'il serait funeste d'imposer aux cultivateurs des assolements ordonnés chaque année par la Société d'agriculture de la Seine; l'ordre de semer pourrait n'arriver qu'après le temps des récoltes; la liberté sans instruction fait plus que la science par ordre.

Le gouvernement tomberait sans doute dans un autre inconvénient plus grave en abandonnant sans contrôle l'administration d'une commune au conseil municipal, et celle d'un département au conseil général. Dans ce dernier cas, en établissant des états fédératifs presque toujours hostiles, il perdrait toute influence et soumettrait les can-

tous éloignés aux inconvénients de la centralisation de département. Les essais des conseils de district et de département rappellent, sous cette administration vicieuse, le pouvoir arbitraire de quelques hommes, l'oubli de toute amélioration, les factions, l'anarchie et tous les malheurs publics.

Mais il existe entre ces extrêmes un juste milieu, l'ancienne organisation cantonale qui fut détruite par le pouvoir impérial incompatible avec toute institution indépendante. L'expérience de nos voisins nous montre les avantages de cette division établie par les lois, et tout semble nous prescrire de l'adopter.

Nous proposons de créer une administration cantonale chargée de diriger les améliorations d'utilité publique, de percevoir les fonds, de les employer et de règler la comptabilité des travaux sous la surveillance et le contrôle du préfet.

Chacun des 2,842 cantons ayant environ 11 lieues carrées, 11,000 habitants, et payant chaque année 14,000 fr. pour les travaux publics, réunit assez d'hommes capables et de ressources pour établir et entretenir, de concert avec les ingénieurs du département, les communications nécessaires au canton.

C'est à cette circonscription territoriale que, selon nous, doit descendre et s'arrêter la division ou l'unité administrative; au-dessous, les hommes et les revenus manquent; au-dessus, l'éloignement occasionerait par les frais de déplacement, de l'indifférence, de l'opposition ou de la mauvaise volonté.

La tâche confiée et même imposée par la loi, aux propriétaires riches, éclairés et les plus zélés d'un canton, ne leur serait point onéreuse, puisque tous pour leurs affaires ou leurs plaisirs, en parcourent souvent les principales routes. Plus le nombre des commissaires sera grand, plus la surveillance répartie entre eux deviendra facile, plus les assemblées générales auront d'indépendance et d'impartialité.

Les cent plus imposés d'un canton payant la majeure partie des contributions directes et des impôts prélevés pour les routes, seront appelés à dépenser leur argent; on ne peut leur supposer de la négligence à bien employer ces fonds. Les bonnes routes d'ailleurs étant indispensables à la prospérité de l'État, la loi leur prescrira de remplir une tâche publique et mettra à la charge du canton ou des propriétaires les fonds à demander.

Les commissaires devant faire eux-mêmes et sans frais le recouvrement des vingt centimes sur les contributions directes, ou d'environ 14,000 fr. par canton, il faut ajouter à cette somme l'économie des frais de perception, de transport à Paris et retour, évalué à 10 pour cent, c'est donc 15,400 fr. que chaque canton recevra pour le service de ses routes.

Lorsqu'on aura réduit de moitié le poids du roulage, ces fonds suffiront pour réparer, entretenir les routes royales et départementales; à cette ressource les commissaires seront autorisés à ajouter les produits des barrières pour ouvrir de nouvelles routes et les maintenir aussi belles que les routes anglaises. Ainsi, l'établissement des barrières sera facultatif; personne n'aura droit de s'en plaindre lorsque le public en fera la demande; et on doit prévoir une époque prochaine où ce système deviendra général.

L'organisation cantonale n'exclut pas l'intervention des conseils généraux. Mais ces conseils revêtus de trop grands pouvoirs, ne seraient pas sans danger; on exposerait de nouveau la France aux rivalités de province, à l'esprit d'opposition contre le gouvernement, aux factions que des

hommes influents pourraient encore susciter. Des préfets indépendants et des conseils généraux permanents paraissent incompatibles. Ces conseils feraient rarement avec impartialité la répartition des fonds; ils négligeraient les cantons éloignés limitrophes de deux départements. Lorsqu'un projet d'amélioration devrait traverser plusieurs départements, on exigerait dans chacun la direction la plus favorable au chef-lieu; il y aurait encore opposition et ajournement. Au contraire, avec le secours d'une administration cantonale, les principaux propriétaires étant appelés à délibérer, ils proposeront d'entreprendre les améliorations utiles, sans tenir compte des limites idéales d'arrondissements et de départements, et se trouveront affranchis de l'influence des grandes villes.

Une telle institution ne saurait être repoussée comme étrangère; elle existe en France dans le département du Nord. En vertu d'une loi, les principaux propriétaires des Watteringues, de l'arrondissement de Dunkerque, classés par sections, nomment des administrateurs; ceux-ci votent et lèvent des impôts, les emploient directement, créent des routes, des canaux, sous la surveillance du préfet, et sont parvenus, en quinze ans, à

doubler la valeur de leurs propriétés par de bonnes communications, et ne sont arrêtés que par l'administration de la guerre qui empêche l'exécution des ouvrages les plus essentiels à la prospérité de cette contrée autrefois sous l'eau.

On ne manquera pas de repousser ces institutions locales en prétendant que la plupart des cantons manquent d'hommes, que les Français n'ont pas encore l'esprit public nécessaire aux améliorations. Une excellente chaussée n'est pas plus difficile à faire qu'un mur de clôture ; dans le plus misérable canton on trouve des maçons exercés et des propriétaires habitués à les diriger. Avec le concours des ingénieurs ils exécuteront d'excellentes routes. Tout ce que les habitants des villes ne savent pas, ils supposent que la France l'ignore ; ils se jugent très supérieurs aux habitants des campagnes et dans la nécessité de les administrer.

Les Français du Canada, de la Louisiane, croyaient aussi, au moment de la cession de ces pays par la France, qu'ils ne sauraient point s'administrer ; mais après une expérience de quelques années, il s'est formé dans chacun de ces États beaucoup d'hommes très capables qui les gouvernent avec habileté. Il en serait de même dans chaque canton,

où les commissaires apprendraient bientôt à diriger le service dont ils seraient chargés.

On suppose de même gratuitement que les Français ont moins de soins, de persévérance et d'instruction que les Anglais ; cependant les terres de la Flandre, de la Normandie, les vignes de la Bourgogne, du Languedoc, etc., etc., sont mieux cultivées que les campagnes de la Grande-Bretagne. Les canaux et les ponts entrepris en France par des compagnies s'exécutent aussi rapidement et sont aussi bien entretenus que les ouvrages d'Angleterre.

Dans toutes les circonstances, les Français, par cette générosité qui les distingue, ont montré plus de dévouement à leur pays que les autres nations. Ce n'est donc pas au caractère national qu'il faut attribuer l'état de la France, mais à des administrations imprévoyantes qui ont abandonné le sort des campagnes à des personnes hors d'état d'en connaître les besoins et les vrais intérêts.

Ces objections reproduites par des économistes de grandes villes seront combattues par les agriculteurs, les négociants, les commerçants à qui la France doit ses impôts et sa force.

Il existe sans doute de grandes différences entre

les deux pays : en Angleterre les grands propriétaires sont les premiers agriculteurs ; ils habitent les champs et en défendent les intérêts ; en France on a porté toute l'administration des campagnes dans les chefs-lieux, et des chefs-lieux dans la capitale. Les améliorations sont difficiles.

On refusera peut-être de consacrer dans chaque canton vingt centimes aux travaux publics comme retombant sur les grands propriétaires. Mais ces impôts se perçoivent maintenant ; la répartition et la quotité des contributions seraient les mêmes ; il y aurait seulement changement d'emploi et réduction de frais.

La création d'un conseil de travaux publics dans chaque canton n'exige pas une loi nouvelle ; on ne crée pas d'impôts, la loi des finances d'ailleurs autorise le gouvernement à concéder par ordonnance à des compagnies les travaux en rivières, les ouvrages d'art, les ponts, etc. ; il suffirait de comprendre dans ce paragraphe : Les canaux et les chemins neufs.

Les commissaires-voyers sont aussi institués par une loi, et le gouvernement a le droit de nommer des arbitres pour régler les intérêts entre les propriétaires à déposséder et les compagnies exécutantes. Cette disposition tout administratiev, qui

appartient de droit au gouvernement, n'exclut pas l'appel aux tribunaux et le jugement définitif par les cours royales.

L'administration des commissaires de canton ne contribuerait pas seulement à la restauration des routes royales et départementales actuelles ; elle déterminerait l'organisation de compagnies et l'exécution par elles des canaux et des routes qui nous manquent. Toutes les classes d'ouvriers maintenant sans travail seraient employées ; le peuple, plus occupé, plus aisé, ferait prospérer par une plus grande consommation l'agriculture et les manufactures. Les capitaux sans emploi recevraient une destination favorable au public ; un mouvement général d'activité se manifesterait de toutes parts ; et au moyen d'associations nombreuses, on verrait rapidement s'effacer les dernières traces de nos malheurs publics.

Le système proposé est sanctionné par le temps ; on le doit à la raison éclairée des nations les plus avancées. Nous en trouvons l'esprit dans les édits de nos plus grands rois, dans les lois françaises plus nouvelles, et dans les actes du parlement d'Angleterre perfectionnés par de longues enquêtes.



Digitized by Google

Cette même législation s'est introduite en Suisse, en Belgique, en Prusse, en Saxe, etc., etc., et produit partout les mêmes résultats. La France, qui a donné les premiers et les meilleurs exemples de travaux et de législation, pourrait-elle rester plus long-temps fort en arrière des autres peuples?

Nous pensons que les canaux exécutés, les rivières navigables et flottables et les routes et canaux à ouvrir, doivent être concédés à perpétuité à des associations à leurs frais et périls, à charge par elles de se conformer aux clauses des traités.

Nous tâcherons, dans les considérations générales, de donner plus de développement et de clarté aux observations que nous venons de présenter, et de montrer surtout que la France ne peut espérer de prospérité et de sécurité qu'en encourageant les associations et en leur confiant l'exécution des grands travaux.

Comme les adversaires des changements proposes prétendent que la France repousse ces améliorations, et qu'il faut les ajourner, il nous a paru nécessaire de réunir les documents officiels qui justifient les projets de législation spéciale présentés et donnent à chaque personne les moyens

de les rectifier, et de combattre les oppositions par des faits.

Nous donnons sur la législation des travaux publics et des barrières les actes du parlement d'Angleterre, les ordonnances du roi des Pays-Bas, les édits de Henri IV et de Louis XIV, des décrets et règlements de France, des notices sur les prix des transports en France et en Angleterre, et des projets de législation pour l'exécution et l'entretien des canaux et des routes.

De nombreuses occupations nous ayant empêché de terminer cet écrit imprimé en partie depuis trois ans, on remarquera dans les propositions faites à plusieurs années d'intervalles, des modifications que l'expérience et les réflexions sur ces graves questions manquent rarement de produire.

Député d'un arrondissement qui paie pour des routes qu'il n'a pas, où le sol peu fertile et les produits presque sans valeur sont deux fois plus imposés que dans les départements les plus riches, nous avons cherché et indiqué les moyens de donner aux campagnes de la France la prospérité des villes, sans espoir cependant d'un prompt succès. Un profond politique a montré

que la législation d'un pays ne pouvait être perfectionnée que par un seul homme ayant toute puissance. Ainsi nulle amélioration n'est à espérer que par un premier ministre sachant voir, vouloir et persévérer.

---

# CONSIDÉRATIONS

SUR

# LA LÉGISLATION

## DES TRAVAUX PUBLICS

## EN FRANCE.

Le pacte fondamental et les lois du royaume consacrent les principes d'égalité et de justice qui pénètrent de plus en plus dans l'esprit et les mœurs des Français, et par une contradiction inexplicable, ces principes, causes de durée et de grandeur des États, sont violés dans les applications.

Deux grandes familles partagent la France; la population des villes, de cinq millions et demi (1) d'âmes, la population des campagnes, de vingt-

(1) La population des 354 villes, de 5,000 âmes et au-dessus, est de . . . . . 5,000,000

La population des 958 communes, de 1,500 à 5,000 âmes, est de . . . . . 2,000,000

Mais les habitants des communes, de 1,500 à 5,000, étant presque tous agriculteurs, nous avons compté pour les villes. . . . . 5,500,000

Et pour les campagnes . . . . . 26,500,000

dont le rapport est environ de 1 à 5.

six millions et demi. Leurs travaux différents, lorsqu'ils sont également protégés par des lois impartiales, prospèrent ensemble par une influence réciproque, et concourent de même à la puissance de l'État. Il faut, dans le voisinage des campagnes, des villes manufacturières, peuplées et riches; il faut aux villes de fabrique des cultivateurs aisés, des consommateurs nombreux. Toute préférence exclusive accordée à l'industrie des villes ou à celle des campagnes ne tarde pas à les ruiner toutes deux. Tel est le danger qui menace la France, si on continue à distribuer inégalement les charges et les faveurs.

Les contributions indirectes établies sur la consommation, et particulièrement l'impôt sur le sel, le tabac, les boissons, etc., sont payés par tête, sans tenir compte de la fortune.

Les habitants des campagnes supportent même, dans une plus grande proportion que leur nombre, les quatre contributions sur les boissons et les impôts sur le sol et le sel.

Les propriétaires du sol, les cultivateurs, vignerons et autres habitants des campagnes paient directement ou indirectement les cinq sixièmes du milliard du budget.

Il ne reste réellement à la charge des villes qu'environ le sixième.

Mais dans la dépense du milliard, cette proportion est intervertie; les académies, les lycées, les colléges, les écoles de droit et de médecine, les

administrations, les tribunaux étant dans les villes, c'est dans les villes seulement qu'on peut acquérir les connaissances, ou faire les années de surnumérariat exigées avec raison pour arriver aux diverses fonctions publiques; la distribution de la majeure partie du milliard appartient donc aux habitants des villes. Ainsi l'article du pacte fondamental qui déclare les Français également accessibles à tous les emplois est une illusion, puisqu'en réalité la jeunesse des campagnes qui ne reçoit pour son instruction qu'un millième du budget, en est, pour ainsi dire, exclue.

L'administration sans doute fait ouvrir des cours publics et gratuits de sciences, de dessin, etc., mais dans les villes seulement; elle impose par leur éloignement des conditions difficiles à remplir par les enfants des campagnes, qui ne peuvent aller aux écoles que tardivement et à grands frais, chercher une instruction d'ailleurs presque inutile pour la direction des travaux de l'agriculture et des manufactures.

Comparons le sort des familles de deux frères ayant chacun un capital de cent mille francs, l'un résidant dans une ville, et l'autre à la campagne; le premier, dont la fortune, ordinairement placée en rentes sur l'État, n'est atteinte par aucune contribution directe, pourra donner une éducation soignée à chacun de ses enfants; ses fils, à dix-huit ans, réuniront les connaissances nécessaires pour être admis dans la marine, l'armée, la magistrature et

les autres services publics. Le second frère ne retirera de ses domaines que quatre mille francs de revenus au plus, dont il faut retrancher les contributions directes et indirectes, les pertes causées par des saisons rigoureuses ou par les frais des récoltes souvent de peu de valeur; il se trouvera hors d'état d'envoyer ses fils en pension dans une ville éloignée. La loi imposera également aux enfants de l'un et de l'autre l'obligation d'être militaires. S'ils suivent cette carrière, les uns arriveront à des grades supérieurs après dix ou douze ans de service; tandis que les autres n'obtiendront que difficilement, dans le même temps, le grade donné aux premiers en sortant des écoles.

Plus on approfondit ces graves questions, plus on reconnait qu'en France les habitants des campagnes sont comme les ilotes des habitants des villes; que tout est charge pour les uns, tout est faveur pour les autres.

Compulsons les almanachs, les cadres de l'armée, de la marine, le tableau des fonctionnaires, des administrations, la liste des pairs de France, des députés, etc., nous trouverons que dans les premiers emplois, sur six places, cinq deviennent le patrimoine des habitants des villes, et à peine une seule est-elle obtenue par un propriétaire résidant à la campagne.

Cette inégalité est plus frappante encore dans la répartition des fonds destinés aux travaux publics.

Les sommes consacrées à l'ouverture et à la ré-

paration des routes royales, des ponts, des canaux, des ports de mer, sont prélevées sur les impôts publics, c'est-à-dire, un sixième est acquitté par les villes, et cinq sixièmes par les campagnes, et cependant l'emploi n'est pour ainsi dire profitable qu'aux villes, et surtout aux villes principales, où toutes les grandes communications viennent aboutir.

Une législation sage et généreuse, qui rendrait les divers arrondissements du royaume solidaires, et tendrait à déverser sur les cantons pauvres l'excès des ressources des contrées les plus riches, captiverait les suffrages de tous, et mériterait la sanction publique. Malheureusement, le contraire a lieu; les arrondissements pauvres sont les plus écrasés par les charges, et chaque année, la presque totalité de leurs revenus nets, que les impôts enlèvent avec rigueur, est répandue avec prodigalité sur les départements les plus riches.

Le tableau que nous avons dressé de l'étendue, de la population, de la longueur des routes, des sommes accordées à chaque département, des contributions directes qu'ils acquittent, des fonds auxquels ils auraient droit par leurs contributions directes dans la répartition de vingt millions consacrés aux routes, justifie ces observations et montre que la communauté d'intérêts entre les départements tourne au profit des plus riches et à la ruine des plus pauvres.

Si nous comparons les divers arrondissements et les divers cantons d'un même département,

nous retrouvons la même inégalité, la même violation des principes de justice.

Il suffira pour s'en convaincre d'examiner la carte de France. On remarquera que dans la distribution des routes royales on a sacrifié les départements éloignés aux départements du centre; et, dans chaque département, les cantons frontières aux chefs-lieux. Nous avons indiqué cent neuf surfaces de 150 lieues carrées chacune environ, ou ensemble 16,000 lieues carrées dont les bords sont à plus d'une lieue de toute route royale. Ainsi plus de la moitié de la France paie la moitié des dépenses annuelles d'entretien des routes et des ponts, sans profiter directement des avantages que les communications procurent.

On voit encore que les contrées placées aux limites de deux départements ont toujours été négligées, et ne sont comptées que dans la répartition des impôts.

En remontant aux causes, nous expliquerons facilement ces résultats.

Lorsque la France fut divisée en départements, les provinces mieux administrées, moins imposées, plus riches, et par cela même représentées par des députations plus nombreuses, obtinrent que les impôts établis fussent continués ou répartis d'après les bases jusqu'alors adoptées; il y eut ainsi distribution arbitraire ou inégale des charges et des faveurs; les départements riches firent supporter par les autres une partie de leurs contingents, et ré-

glèrent à leur profit les lois de douane, le classement des routes, et surtout la répartition du nombre des députés. Les départements qui n'avaient droit, par leur étendue et leur population, qu'à six députés, en ont obtenu sept ou huit, et les départements qui devaient en avoir quatre ou cinq ont été réduits à trois ou quatre. De même, dans chaque département, les arrondissements les plus riches sont mieux représentés au conseil général, et par cela même beaucoup moins imposés que les arrondissements en montagnes ou pauvres.

Les inconvénients d'un pouvoir central se font surtout remarquer dans la répartition des fonds pour les routes. Le gouvernement prend à sa charge trente-deux millions de mètres ou huit mille lieues de routes royales, et affecte à leur réparation annuelle environ vingt millions; en distribuant par département ces longueurs dans le rapport combiné de la population et de l'étendue, et ces sommes, d'après les contributions directes, le département de l'Aisne, par exemple, qui n'aurait droit qu'à un entretien de 468,603 mètres de longueur de route, et à une somme annuelle de 343,710 fr., obtient 495,917 mètres et 389,999 fr. par an; il en est ainsi des départements de l'Ardèche, des Ardennes, de l'Aube, du Cantal, du Gers, du Loiret, de la Lozère, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Moselle, de la Nièvre, de Seine-et-Marne, qui ont tout à la fois, et plus de longueur de routes entretenues que leur

contingent, et plus de fonds qu'ils n'en donnent pour ce service.

Comment le département du Jura pourrait-il être plus long-temps condamné à payer chaque année pour les routes royales 164,354 fr., et à ne recevoir que 116,659 fr., lorsque dans cette contrée montueuse les routes mal tracées ont une pente d'un douzième, d'un dixième, d'un huitième, et sont presque impraticables pendant six mois d'hiver? Le Jura devrait-il être appelé à payer une portion des 800,000 fr. alloués chaque année extraordinairement au département de la Gironde, le plus favorisé par la richesse du sol et des habitants, et par ses établissements maritimes? Des répartitions aussi inégales, aussi injustes, des fonds affectés aux routes départementales ont de même lieu dans chaque département entre les arrondissements.

Si nous passons des routes aux canaux, les rapprochements analogues conduisent à des contrastes plus surprenants et montrent mieux les inconvénients de la distribution actuelle des fonds. En général les ouvrages de navigation ne s'établissent encore que dans les contrées basses, dans les vallées fertiles, et c'est pour enrichir davantage ces cantons, où tout abonde, qu'on impose extraordinairement les pays de montagne, où tout manque, où l'on ne peut ouvrir que difficilement des lignes navigables, et où nulle amélioration notable n'a été exécutée.

Les dépenses publiques faites dans les ports étant prélevées en partie sur les cantons éloignés des côtes, contribuent sans compensation à augmenter l'état de leur misère. La moitié de la France qui paie la moitié des sommes consacrées à la marine, aux colonies, est dans l'impossibilité de communiquer avec les ports, et de profiter des sacrifices imposés pour le service du ministère de la marine.

Al'inégalité des distributions se joint presque toujours l'erreur dans les applications des fonds publics.

Un projet gigantesque séduit le gouvernement; on suppose que la gloire de l'État est intéressée au succès; on sacrifie à entamer, à continuer des entreprises de luxe, les fonds qui eussent suffi à féconder plusieurs arrondissements en adoptant un système meilleur ou plus juste de distribution.

Avec les 20 millions dépensés à Cherbourg, ville isolée par des montagnes escarpées, où nul canal n'arrive et ne saurait arriver, vingt départements auraient déjà les communications qu'ils réclament inutilement, et qu'ils n'obtiendront jamais en continuant la marche suivie.

Si nous passons des communications à entretenir, aux ouvrages à terminer, l'impossibilité de satisfaire maintenant à des dépenses indispensables nous montre les inconvénients du mode adopté, et nous conduit heureusement à un meilleur système réclamé par beaucoup d'hommes d'État, et justifié par l'expérience des peuples les plus civilisés.

Les tableaux dressés avec soin par département

et par des ingénieurs fort exercés, constatent qu'un fonds extraordinaire de 200 millions est nécessaire pour achever les routes et les canaux commencés.

Le gouvernement, qui ne peut se dispenser de faire terminer et entretenir ces ouvrages, doit-il imposer cette somme ou augmenter la dette publique de ce capital? Dans l'un ou l'autre cas, on fera payer environ 800,000 fr. à chacun des 277 arrondissements pour des travaux qui ne profiteront nullement à plusieurs.

Nous citerons, par exemple, l'arrondissement de Saint-Claude, du département du Jura, où il n'existe ni canaux, ni routes royales, où les habitants sont obligés de passer à gué les rivières; de quel intérêt peuvent être à cette contrée les monuments d'architecture ordonnés récemment sur la Loire, sur la Seine, en Gascogne ou en Bretagne? Ces 800,000 fr. serviraient à ouvrir dans le Jura des chemins indispensables, et à diminuer les frais de transport des produits du sol, en grande partie absorbés par les impôts.

En revenant à la législation des plus grands et des meilleurs rois de France, des autres princes de l'Europe qui, en donnant à leurs peuples, par des institutions, une prospérité rapide, ont mérité une véritable gloire, les difficultés se résoudront, les embarras disparaîtront, et la France fera cesser l'état de malaise qui se manifeste de plus en plus dans les villes de fabrique comme dans les campagnes.

Nous savons que beaucoup d'hommes d'État très supérieurs, jugeant la France nouvelle par l'ancienne, encore préoccupés des pensées dominantes du dernier siècle, regardent comme insurmontables les obstacles qu'on oppose aux améliorations, et semblent presque désespérer de notre avenir. Mais un plus grand nombre encore d'agriculteurs, de manufacturiers, de négociants, qui joignent le courage et la persévérance aux connaissances positives, aux talents et aux lumières, et exercent une heureuse influence dans leurs arrondissements, parviendront rapidement à naturaliser de nouveau les meilleurs systèmes d'administration. Dans la situation des choses, ajourner, temporiser, c'est tout compromettre. Le succès ne saurait s'obtenir qu'en éclairant le public et en entrant franchement dans le meilleur système. Cette conviction nous a déterminé à proposer le mode le plus conforme à l'esprit de notre gouvernement, et le plus parfait pour l'exécution et l'entretien des routes, des ponts et des canaux.

---

## DES ROUTES ROYALES ET DÉPARTEMENTALES,

### ET DE LEUR ENTRETIEN PAR DES DROITS DE PASSE.

La classification des routes en routes royales et départementales est la source des erreurs commises dans la répartition des fonds. Les routes directes de Nantes à Lyon, ou de Bordeaux à Metz, qui n'existent pas, seraient aussi utiles à un grand nombre d'arrondissements, que les routes de Paris à Brest ou à Cherbourg. Il paraît aussi essentiel d'ouvrir les communications qui manquent que d'achever les parties commencées; et il faut ou les exécuter toutes sur les fonds communs, ou adopter pour toutes également l'intervention du pays ou des compagnies. Ne réparer aux frais de l'état que les chemins qui traversent les grandes villes, c'est accroître la détresse des campagnes qui manquent de chemins, et qu'on impose pour les dépenses utiles seulement aux grandes cités.

« Lorsqu'on fait ou qu'on entretient les grands » chemins, les ponts et les canaux, etc., avec le » commerce même qui se fait par eux, on ne peut » en établir que dans les endroits où le commerce » en a besoin, et où il est par conséquent à propos » d'en faire. »

Cette maxime de Smith, adoptée par les économistes, que personne n'a combattue, peut être ainsi

traduite : Les ouvrages d'utilité publique doivent être confiés à des compagnies exécutantes à leurs frais et périls, ou aux localités chargées de déterminer l'utilité des travaux et d'en acquitter les dépenses.

La violation de ce précepte a occasioné des pertes incalculables en retardant les progrès de l'agriculture et du commerce.

En effet, l'expérience montre que les ouvrages entrepris au compte d'une administration, et particulièrement les canaux, sont plus largement projetés, plus lentement exécutés, rarement achevés et entretenus; qu'ils n'ont jamais donné les intérêts des fonds; les capitaux ainsi dépensés sont en partie perdus.

Les gouvernements avertis trop tard de leurs erreurs, se trouvent forcés d'avoir recours à des associations, et de confier la conduite des grandes entreprises à des compagnies qui savent découvrir les hommes les plus habiles pour les diriger, réunir les fonds nécessaires pour les achever, et imprimer une action uniforme, constante, qui triomphe de tous les obstacles.

Un gouvernement ordonne souvent de préférence des routes larges, en ligne directe à travers les montagnes et les vallées, et toujours dirigées de la capitale aux grandes villes, et par les contrées les plus riches, et le plus en état d'en acquitter les frais.

Dans les répartitions des fonds publics destinés aux travaux, les contrées éloignées sont souvent

négligées et forcées de payer leur cote-part des entreprises obtenues de préférence par les arrondissements voisins de la capitale.

Lorsqu'on laisse à l'administration supérieure le pouvoir de distribuer les fonds publics destinés aux routes, d'en accorder ou d'en refuser; avec les intentions les plus droites, elle favorise quelques contrées au détriment de toutes les autres.

Il paraît juste de faire payer les routes par ceux qui en profitent, au moyen des droits de passe, de prévenir ainsi les sollicitations, les réclamations, les injustices. Ces vérités, généralement admises en principe, sont encore considérées comme d'une application difficile; on craint de soulever des intérêts compliqués, de lutter contre la puissance des habitudes.

Il nous semble cependant qu'il y a urgence, nécessité et facilité de mettre immédiatement cette doctrine en pratique; de faire ouvrir et réparer les canaux et les chemins aux frais de ceux qui passent ou qui en profitent.

Nous proposons toutefois de rendre le système de barrières facultatif; d'obliger les cantons d'ouvrir, d'achever et d'entretenir à leurs frais les chemins jugés utiles, et de suppléer au fonds commun par l'emploi des barrières. Nous avons surtout cherché dans le projet de loi à prévenir tous les inconvénients qui ont, avec raison, soulevé le public contre ce mode de perception.

Le système des barrières, tenté en France en 1796, a complètement échoué; mais pouvait-il en être autrement avec une législation contraire à tout principe d'économie publique? L'administration voulait, de Paris, choisir les employés; surveiller, diriger les ouvrages, ôter aux localités toute intervention; elle ne tenait compte ni des besoins, ni des intérêts provinciaux, ni des réclamations multipliées et justifiées; elle ne voulait que des produits sans tenir compte des réclamations. Les barrières étaient placées à la sortie des villes, entre les cités et les faubourgs, au centre du mouvement commercial. Sans user les routes, sans intention de les parcourir, on était souvent arrêté; tout devenait entrave, obstacle et motif de mécontentement.

L'administration de ces temps de perturbation, aveugle dans ses violences, ignorante dans ses imitations, imprévoyante dans ses mesures, sourde aux justes réclamations, livrait le public à l'arbitraire de ses agents subalternes, à tous les excès, à tous les abus; on pouvait inquiéter, persécuter les habitants. L'exécution, l'interprétation, les condamnations presque sans appel étaient laissées à des employés choisis au hasard et revêtus d'une autorité sans bornes.

Plus les plaintes étaient nombreuses, plus les réparations devenaient difficiles.

Les habitants, les autorités locales luttaient sans force contre les vexations des agents étrangers au

service des ponts et chaussées, envoyés de la capitale par des commis, et imposés aux départements.

Nous repoussons le système des barrières tel qu'il était établi par les lois obscures (1), contradictoires, de cette époque; nous serions les premiers à combattre une pareille législation des routes.

L'acte du parlement d'Angleterre que nous rapportons est le fruit de longues investigations d'un peuple grave et éclairé, qui, par une persévérance d'un demi-siècle est parvenu à satisfaire les exigences et à prévenir tous les inconvénients.

Nous proposons d'en admettre les principes en modifiant ce qui a paru contraire à nos habitudes, mais de laisser aux départements et aux cantons le droit de fixer l'époque du rétablissement des barrières.

Ainsi ce mode d'entretien n'est point imposé, mais plutôt soumis à l'examen, au libre choix des cantons. Si les fonds alloués dans un canton suffisent pour ouvrir et entretenir les routes, les barrières ne seront pas établies; si les ressources ordinaires sont trop faibles, les cantons seront autorisés à établir des impôts extraordinaires, des emprunts ou des droits de barrière pour payer les intérêts et rembourser le capital.

Si les barrières, après avoir été mises, sont jugées nuisibles ou seulement inutiles, elles seront provisoirement enlevées sur la demande de l'ad-

(1) Nous avons donné à la suite de ce Mémoire le texte des lois sur les barrières.

ministration cantonale jusqu'à ce qu'elle en réclame de nouveau l'emploi.

Mais chaque canton formant une administration provinciale (1), doit aux habitants et à la France l'ouverture et l'entretien de quatre communications dirigées dans les villes et les marchés les plus considérables du voisinage. C'est aux principaux habitants à parvenir à ce but, à remplir une obligation d'intérêt public, en adoptant les moyens les plus économiques et les meilleurs.

En proposant de créer une administration provinciale par canton pour l'exécution du code des routes, nous sommes loin de supposer qu'il faut laisser toute puissance à cette autorité locale; il en résulterait, sans contredit, des discussions interminables, inaction ou désordre, dans une commune; quelque bornées que soient ses limites, ne fût-elle composée que de vingt chaumières, la population est travaillée des mêmes passions, des mêmes rivalités qu'une grande ville; son conseil, quoique composé des plus dignes, est presque dans

(1) L'administration cantonale proposée peut être formée maintenant comme après l'organisation municipale, puisqu'elle se composerait de trente-six commissaires choisis parmi les cent contribuables les plus imposés. Les commissaires seraient appelés à dépenser les fonds qu'ils paient; car, en général, les cent principaux contribuables paient la plus grande partie des impôts directs d'un canton.

Les commissaires seraient nommés par les municipalités actuelles ou par les nouvelles; et, dans les deux cas, le choix offrirait toute garantie.

l'impossibilité de faire le bien, et même d'agir. Tout est contradiction, opposition, animosité, inimitié. En parcourant les villes et les villages nous remarquons partout que les règlements ne sont point observés; que nulle amélioration n'est tentée, n'est même possible sans le secours d'une loi plus forte.

Il faut donc que le gouvernement, par le code des routes, impose l'obligation de faire; qu'il en fixe l'époque, en détermine le mode; qu'il prescrive les peines encourues pour négligence; qu'il désigne une autorité responsable de l'exécution de la loi et des retards.

Laisser à un conseil communal le pouvoir d'ajourner ou de refuser, c'est déclarer qu'il y aura inaction, opposition; car toujours des mécontents se feront un mérite de combattre l'autorité. Mais si la loi, reconnue juste et nécessaire, est inflexible dans ses commandements; si elle condamne à des peines sévères la violence et la mauvaise volonté, nul obstacle ne se présentera, les améliorations deviendront dès lors faciles.

L'ordre étant donné et invariablement réglé, l'intervention locale est utile et très nécessaire pour exécuter la loi dans les limites tracées, et exercer une surveillance de tous les instants.

Les fonds affectés à l'entretien des routes d'un canton étant presque entièrement fournis par les cent propriétaires les plus imposés, il est juste qu'ils soient appelés à en diriger l'emploi; seule-

ment il ne doit leur être permis ni de refuser les impôts, ni de leur donner toute autre destination que la restauration des routes désignées. Si les sommes accordées sont insuffisantes, les agents de l'administration en rendront compte à l'autorité supérieure, qui autorisera ou prescrira les moyens de pourvoir aux dépens supplémentaires et obliger les commissaires à remettre les routes en parfait état.

Chaque année et même chaque trimestre, les ingénieurs examineront les routes, dresseront des devis de restauration, de réparation, et proposeront la suspension des barrières sur les routes mal entretenues et en mauvais état.

Nous avons proposé de n'établir les barrières qu'entre deux chefs-lieux de canton, et à une lieue du centre d'une ville ou du bourg chef-lieu de canton, afin d'économiser les frais de perception et d'éviter des embarras au commerce. Cependant, comme les charges des routes seront cantonales, on fera à chaque barrière le décompte de ce qui reviendra par canton en raison de la distance parcourue sur le territoire de chacun. Des bornes étant placées à la limite de chaque canton, les routes seront mesurées, et il sera fait par l'administration supérieure un règlement de répartition des droits de passe et d'un fonds spécial par canton.

D'après les dispositions générales de cette loi on crée des recettes pour les dépenses; on donne

aux contribuables la mission de diriger l'exécution des devis dressés par les ingénieurs, et de surveiller avec eux l'emploi des sommes qu'ils paient; on établit une autorité supérieure qui prévient les conflits; on garantit le pays de l'influence arbitraire des coteries locales, on les empêche de saisir le pouvoir, de l'exploiter, d'en faire sentir le poids aux personnes ennemies ou rivales, ou de secouer tout frein de gouvernement; enfin, on prévient l'ancienne lutte toujours active et souvent funeste entre le ministère et les hommes dominants des provinces.

Si quelques doutes se sont élevés sur la possibilité et l'utilité de rétablir le droit de passe pour l'entretien des routes anciennes, il n'est pas, à notre connaissance, une seule personne qui ne trouve juste d'ouvrir les routes neuves, de construire des ponts au moyen des péages ou par des compagnies exécutantes; la voie nouvelle ne privant pas de l'ancienne, chacun est maître de choisir; l'impôt est volontaire, et se trouve justifié par les avantages qu'il procure à ceux qui veulent en profiter et payer.

Il semble naturel de régler d'abord la législation des barrières pour les routes neuves concédées à des compagnies chargées de les ouvrir et de les entretenir; on prendra pour base les devis des chemins en fer nouvellement achevés ou entrepris.

Les plus ardents contradicteurs du système de barrières ont trouvé très justes les lois et ordon-

nances qui ont autorisé l'exécution des chemins en fer par des péages; les routes en pavés, en cailloutis sont plus utiles encore par le plus grand nombre d'applications. Il n'est pas un arrondissement où l'on ne puisse en établir de semblables avec avantage.

Dans le projet de législation des routes à barrière nous nous sommes attaché à déterminer le tarif par les dommages présumés, à prévenir les dégradations par des primes accordées au meilleur système de roulage, et à encourager l'amélioration des races de chevaux.

Une voiture attelée d'un seul cheval n'étant presque pas préjudiciable aux chaussées, n'est pas imposée à la moitié d'une voiture à deux chevaux.

Une voiture à deux chevaux occasionant des dégâts plus que doubles, paie dans la proportion des pertes, et ainsi des autres.

Ce n'est donc pas le cheval qui paie, mais la charge; et plus elle augmente, et plus la taxe croît rapidement (1).

Les chevaux sans doute ont une force inégale, ainsi la taxe frappera moins les meilleurs chevaux que les plus mauvais; les races s'amélioreront ra-

(1) Il serait plus juste encore de faire payer les chariots de roulage en raison de la charge, au passage des ponts à bascule; mais il faudrait beaucoup de ponts et beaucoup de temps pour régler les droits. On se propose, malgré cet inconvénient, d'arriver en Angleterre à cette justice parfaite.

pidement, et dans peu la France se trouverait affranchie des sommes payées pour importation des chevaux.

Une voiture à quatre roues, attelée du même nombre de chevaux qu'une voiture à deux roues est moins taxée, parceque les dégradations sont proportionnelles au poids de chaque roue; ainsi, avec la même charge et le même nombre de chevaux, une voiture à deux roues cause deux fois plus de dommages qu'une voiture à quatre roues. De même le passage de cent roues pesant chacune cinq cents livres, ou ensemble cinquante mille livres, fera moins de mal qu'une seule roue portant une charge de cinq mille livres.

D'après ce principe et des expériences multipliées, les charges tolérées ont dû être beaucoup réduites.

On sait que les voitures qui peuvent porter, d'après les règlements, de onze à douze tonneaux, brisent les cailloutis, enfoncent les pavés et causent par jour dans les temps de dégel plus de pertes que le prix du transport; c'est donc le public, et particulièrement les campagnes, qui, d'après le système actuel, paient en partie les frais de transport des marchandises d'une ville à l'autre.

En graduant les droits en raison du nombre des chevaux, on prévient les accidents, les dégradations, sans accroître les dépenses des transports; car le roulage par des voitures à un cheval de la Franche-Comté se fait concurremment et au même

prix dans toute la France que par un chariot attelé de six et huit chevaux, chargé de dix, onze et douze tonneaux, et les dégâts pour une même charge sont souvent dans le rapport de un à dix.

Nous chercherons à répondre à quelques objections reproduites contre l'établissement des barrières.

Première objection. *L'établissement des barrières augmenterait les frais de transport et nuirait au commerce.*

Nous répondrons en citant l'expérience acquise dans les pays où les droits de barrière ont été récemment établis; les routes suffisamment, régulièrement dotées et réparées étant beaucoup meilleures, on a pu diminuer le quart des chevaux pour conduire dans le même temps la même charge; et on a obtenu une économie qui compense et au-delà les péages. D'après le tableau des prix de transport de Paris aux principales villes de France, le prix moyen est de 1 franc 30 par cinq kilomètres et par tonneau. Les droits de barrière augmenteraient les frais de 0 15, ou du neuvième, tandis que l'économie sur l'attelage serait de 0 fr. 30; le voiturier obtiendrait donc un bénéfice du dixième par l'établissement des barrières, c'est-à-dire par la réparation complète des routes en adoptant le meilleur mode d'exécution et d'entretien.

Deuxième objection. *Les barrières entravent la libre circulation.*

Les diligences marchant régulièrement s'abon-

nent et règlent les droits par quinzaine; les postillons paient au retour; les voyageurs ne sont donc ni arrêtés ni retardés.

Les personnes qui voyagent souvent dans un canton peuvent s'abonner au mois et à l'année, et s'affranchir des barrières. Les cochers de voitures particulières connaissant les tarifs, préparent d'avance la taxe, et en passant la donnent au percepteur sans s'arrêter.

Les rouliers, qui marchent toujours au pas, et s'arrêtent plusieurs fois chaque lieue, sont tenus de passer sur les ponts à bascule près des barrières; l'acquittement des droits n'est point une cause de retard. Les routes étant meilleures, on circule plus rapidement; ainsi les barrières, loin de retarder la marche, contribuent à diminuer le temps des voyages par le meilleur état des routes.

Troisième objection. *Les frais de perception absorberont une grande partie des revenus.*

Les barrières étant placées à de grandes distances, le nombre en est très réduit; en le supposant de cinq mille, et les bénéfices d'un fermier de 150 fr., la dépense pour un produit d'environ 30 millions serait de 750,000 fr., ou du quarantième, ou de deux et demi pour cent; tandis que les autres contributions coûtent dix pour cent. Il n'est donc pas d'impôt qui soit perçu à un taux aussi bas.

Les recettes d'ailleurs ne doivent pas être données à des protégés; on les loue à des fermiers, à

des pères de famille qui offrent le taux le plus élevé, qui placent la barrière devant leurs portes et font faire ce service par leurs enfants.

En Belgique, la perception ne coûte pas au fermier une perte de temps de cinquante francs par an. Les mêmes résultats peuvent être obtenus en France, où l'on trouve dans chaque chef-lieu de canton des familles qui manquent d'occupation.

Quatrième objection. *On est tenté d'éluder les barrières; il en résulte des contraventions, des procès et des entraves dans la circulation.*

Chaque barrière étant adjugée séparément au percepteur qui offre davantage et qui touche la taxe pour son compte, cet homme, peu aisé, mais offrant toute garantie par les sûretés et les cautions qu'on en exige, ne peut abuser de ses fonctions, ni supposer qu'on le privera de ce qui lui est dû. Il n'arrivera à la pensée de personne de frustrer un malheureux d'une rétribution qui lui appartient et qu'il doit rembourser.

Ce sentiment est tellement dominant, que jamais en Belgique on ne pose de barrières; un voyageur ne la reconnaît que par la lanterne et la pancarte du tarif placée au bas du poteau; il a grand soin d'appeler le percepteur pour acquitter une dette que celui-ci n'a presque jamais l'occasion de réclamer. Ordinairement même le percepteur propose au voyageur de ne payer qu'à son retour.

Cinquième objection. *Le contrôle des percep-*

*teurs est difficile, et leur infidélité peut faire perdre une grande partie des produits.*

Les percepteurs étant en même temps fermiers, il n'y a pas de surveillance à exercer, ni de perte à craindre. Seulement ils tiennent registre des droits reçus sur chaque côté de la route, pour que la distribution des produits ou du montant du fermage se fasse selon les longueurs parcourues sur chaque canton. Le fermage par barrière, par bail de trois ans, prévient tous les abus qui ont existé ou les pertes qu'on pourrait craindre.

Sixième objection. *Beaucoup de contrées sont pauvres, peu habitées, peu fréquentées; les droits de barrières rendraient peu et beaucoup moins que les frais d'entretien des chaussées.*

Dans ce cas, les routes se dégradent très lentement et seulement par l'action des eaux et des gelées; il ne faut alors que de faibles ressources pour les réparer et les entretenir toujours en bon état.

Les 20 centimes prélevés sur les contributions directes et affectés à l'entretien des routes suffiront alors, et au-delà, pour payer de tels dommages; car une chaussée bien établie, peu fréquentée, résiste parfaitement aux pluies, à la gelée, et on arrive à la maintenir toujours bonne à très peu de frais. C'est donc principalement dans de telles localités que la combinaison d'entretenir les routes par le produit de 20 centimes sur les contributions directes et par les droits de passe réussira complètement.

En Amérique, dans les contrées éloignées des

côtes, où l'on compte à peine un propriétaire par mille carré, les routes actuelles ont été établies par le système de barrières; d'abord on s'est borné à ouvrir des chemins en terrain naturel, et les droits de passe ont remboursé les dépenses. La population croissant avec le commerce favorisé par les routes, les recettes ont augmenté; et avec les nouveaux produits on a construit des chaussées, des ponts; et on arrive chaque année par ce système de barrières, et en empruntant des fonds aux capitalistes, à ouvrir toutes les communications utiles sans secours de l'État.

Septième objection. *L'esprit français repousse le système des barrières.*

Les Français, avec raison, ont demandé la suppression des barrières, et doivent s'opposer à leur rétablissement, si la nouvelle législation, comme l'ancienne, rendait cet impôt vexatoire.

Mais les Français, plus que les autres peuples, ont besoin de voyager, d'arriver rapidement, commodément sur les divers points du royaume. S'il est démontré, ainsi que nous en avons la conviction, qu'on ne peut obtenir ces avantages que par les barrières, est-il une seule personne qui en votât le rejet? L'assentiment donné à ce mode par des peuples commerçants très éclairés, fait espérer que les oppositions en France n'ont été qu'irréfléchies et qu'elles céderont à l'évidence de la vérité.

Les habitants des villes disent : Les barrières sont insupportables, nous n'en voulons pas.

Les habitants des campagnes répondent : Nous ne voulons pas d'impôts qui ne pèsent que sur nous, dont nous ne profitons pas. Nous demandons que les fonds des routes soient prélevés sur les budgets des villes, ou créés par des droits de passe. Pourquoi nous forcer de payer des ponts et des routes que nous ne verrons jamais? Pourquoi nous empêcher d'employer nos impôts à ouvrir les chemins qui nous manquent, et dont nous avons chaque jour plus besoin ?

Le législateur pourrait-il balancer entre le caprice et la justice? voudrait-il conserver le système actuel qui donne des chemins de luxe aux uns, et refuse aux autres les communications les plus nécessaires?

La France resterait-elle en arrière des états voisins? L'Angleterre, les Pays-Bas, les États-Unis d'Amérique, la Bohème, la Saxe, la Bavière, la Prusse, le reste de l'Allemagne, tous les pays les mieux coupés de routes superbes ne les ont obtenues que par des droits de barrière. Partout, au contraire, où ce système n'est pas établi, où il ne saurait l'être, puisqu'il suppose des institutions, une administration provinciale, en Espagne, en Portugal, en Turquie, en Russie, les communications manquent, ou sont presque impraticables sept ou huit mois chaque année.

On assure que les routes de l'Amérique du Nord sont mal entretenues malgré les barrières; nous nous sommes assuré que celles qui sont mal répa-

rées sont des routes de l'État; que les autres, à barrières, appartenant à des associations, sont toujours meilleures, et que lorsqu'un chemin à barrières n'est pas bien réparé, on enlève les barrières, et la perception des droits est suspendue jusqu'à ce que le chemin ait été complètement réparé.

Par cette mesure les plaintes fondées sont prévenues; on n'est point exposé à payer pour de mauvaises routes.

La France est aussi libre et aussi fortement organisée que ces divers États, et le système de barrières peut y être établi sans obstacles.

---

Digitized by Google

## INFLUENCE
## DE L'ÉTABLISSEMENT DES BARRIÈRES
### SUR LA NAVIGATION.

Jusqu'ici nous n'avons considéré le système de barrières que relativement aux routes, nous devons l'envisager par rapport à la navigation.

Le gouvernement a entrepris l'exécution de plusieurs canaux sur les fonds prêtés par des compagnies, et a conservé à sa charge les augmentations de dépense, les pertes occasionées par les retards et le déficit dans les produits; il est résulté de ces contrats que l'État doit payer un supplément évalué de quarante à cinquante millions.

Lorsque les ouvrages commencés seront terminés, la France n'aura pas encore une bonne navigation intérieure. Les fleuves et les rivières qui font communiquer ces canaux restent dans l'état de nature, c'est-à-dire, sans digues, sans chemins de halage, sans barrages éclusés; la navigation cesse, et pendant les grandes eaux, et pendant les sécheresses.

Nulle amélioration n'est encore faite sur la Seine, sur la Marne, l'Yonne, l'Aube, la Loire, le Rhône, la Saône, la Moselle, la Meuse, etc., et il faut l'annoncer, nulle amélioration n'est possible, si le système de barrières n'est pas généralement adopté.

En effet, le gouvernement ne doit pas, ne peut plus fournir les fonds nécessaires à l'établissement d'une bonne navigation, dont la dépense première est évaluée à sept cents millions; car il faudrait augmenter la dette publique, déjà si élevée, ou les impôts, qu'on trouve excessifs; et on continuerait à porter, par privilége, par faveur, sur quelques points de la France, les travaux payés par la communauté. Toute distribution des travaux et des fonds faite par le gouvernement donnerait lieu à des préférences injustes. Les départements dont les députations sont nombreuses et influentes obtiendraient plus qu'ils ne paient.

Les améliorations qui restent à faire ne peuvent être entreprises que par des compagnies exécutantes à leurs frais et périls; déjà l'opinion publique et le ministère se sont prononcés en faveur de ce système. Mais des associations d'hommes éclairés, offrant des garanties, refuseront avec raison de souscrire de tels contrats dans l'état actuel des choses. Puisque le gouvernement paie sur les fonds publics les frais de réparation des routes, c'est-à-dire une grande partie des frais de transport par terre, il détourne des canaux le commerce pour l'attirer sur les routes; il diminue les revenus des canaux et les chances de bénéfice des compagnies de capitalistes qui les exécuteraient à leurs frais; dès lors on ne peut les supposer assez dépourvus d'expérience et de lumières pour entreprendre la plupart des travaux qui restent à faire.

Cependant le perfectionnement de la navigation est indispensable et urgent; car les impôts d'un milliard ne pourraient être long-temps payés, ou ne le seraient sans tarir les sources de richesses, si l'administration n'ordonnait pas, ou plutôt voulait empêcher plus long-temps l'exécution des grands travaux utiles, en continuant un système qui les rend impossibles.

Les impôts augmentant les prix des bestiaux, des céréales, des huiles, du chanvre et du lin, etc., les produits du sol et des fabriques sont plus chers en France que dans le reste du continent; il est dès lors impossible de les exporter; au contraire ceux de l'étranger pénètrent de toutes parts malgré les droits, nous enlèvent chaque année une partie de nos revenus. Les prix des marchandises fabriquées surtout se composant en grande partie de frais de transport, plus nos communications sont mauvaises, plus la valeur des objets fabriqués est élevée, et plus nous avons de désavantage dans les relations de commerce avec l'étranger, et moins nous exportons de marchandises; nul grand commerce n'est possible sans une bonne navigation.

En Angleterre, les chemins en fer, les rivières perfectionnés, les canaux, concédés à perpétuité à des compagnies, sont ouverts et constamment bien entretenus par elles; les transports par eau sont réguliers en toute saison, en toute direction, et deux fois plus rapides que nos transports

accélérés sur les routes ; les manufacturiers favorisés par ces avantages, ayant à discrétion, à bas prix, les matières premières de toute nature, fabriquent à meilleur compte que nous, exportent à peu de frais, obtiennent le monopole du commerce du monde, étouffent par la concurrence les germes naissants de notre industrie, s'emparent même de nos branches de fabrication les plus anciennement établies.

Nous ne pouvons plus entrer en concurrence avec l'Angleterre, et conserver au dehors des relations de commerce, qu'en ouvrant dans les divers départements des communications navigables, faciles en toute saison.

Mais puisque ces entreprises ne peuvent être faites et entretenues que par des compagnies responsables, ainsi que l'expérience le montre, et puisque ces compagnies ne feront d'offres, pour la plupart des travaux de navigation, que lorsque le système de barrières sera adopté, c'est au gouvernement à juger si ce mode d'ouvrir et de réparer les routes n'est pas une condition forcée, une loi de nécessité.

Dans notre opinion si le droit de passe n'est pas adopté, les canaux et les routes ne seront pas restaurés ; notre commerce ne tardera pas à être ruiné. Bientôt l'Angleterre, les États-Unis d'Amérique, les Pays-Bas, et les autres pays où de bons moyens d'administration procurent une prospérité toujours plus rapide, fourniront en plus

grande abondance et à plus bas prix les produits du sol et des manufactures, repousseront nos produits de tous les marchés éloignés, et inonderont de plus en plus nos départements de leurs marchandises, malgré les droits d'entrée et les efforts des douanes.

Nulle précaution ne saurait nous garantir de l'introduction par filtration des produits étrangers, quand la différence des prix est plus grande que les chances de contrebande. Lorsque, pour rassurer notre commerce, on a annoncé aux chambres que les primes d'entrée s'élevaient de 15 à 20 pour cent, on a par-là solennellement déclaré ce que l'expérience atteste, que toute marchandise qui supporte ces frais est introduite, et que nos ateliers qui fabriquent ces mêmes objets ne tarderont pas à être fermés; ce que de nombreuses catastrophes viennent chaque jour confirmer.

Le seul moyen de prévenir ces pertes et ces malheurs c'est d'ouvrir les canaux et les routes qui manquent, de faciliter les transports, d'en réduire les dépenses, et de donner aux agriculteurs et aux manufacturiers la possibilité de vendre avec plus d'avantages, résultat qui paraît impossible si le gouvernement veut continuer à exécuter à ses frais les canaux et les routes.

Si on adopte le système de barrières pour ouvrir, améliorer et entretenir les routes, on trouvera des associations en assez grand nombre et assez puissantes pour achever dans le même délai les

canaux entrepris et les améliorations des rivières également nécessaires.

Une même législation devrait comprendre les dispositions relatives au meilleur mode d'exécution et d'entretien des canaux et des routes; elle donnerait la garantie aux adjudicataires des routes neuves à barrières, que les chaussées ne seraient plus détruites par des chargements excessifs, et aux concessionnaires des canaux, que les transports des marchandises sur les routes n'étant plus acquittés par l'État, mais par les voituriers qui les dégradent, se feraient en plus grande partie par eau. On réduirait sans doute les transports de marchandises sur les routes et les recettes des droits; mais les routes, moins dégradées, coûteraient moins d'entretien, et la circulation des voyageurs augmenterait dans un plus grand rapport par la facilité, la rapidité et l'agrément des voyages, les routes étant meilleures et les voitures plus légères.

Plus nous avons fait de recherches, plus nous nous sommes convaincus que nous n'obtiendrons ni bonnes routes, ni bons canaux, ni prospérité en agriculture, en manufactures, sans admettre le système de barrière pour l'ouverture des chemins neufs, la construction des ponts et l'entretien des routes royales et départementales. Les 150 millions empruntés pour les canaux ne donneraient que de faibles revenus.

Il est nécessaire de combattre une grave erreur qui retarde les décisions à prendre et les amélio-

rations à faire; on suppose et on répète sans cesse que la France est le pays le mieux coupé de routes. Cependant les tableaux des chemins bien entretenus dans les États voisins nous montrent qu'il y en existe deux fois plus, ou par habitant ou par lieue carrée.

Le développement de nos routes royales n'est que de 32 millions de mètres, c'est-à-dire d'un mètre par habitant, et en ajoutant les routes départementales et vicinales bien entretenues, il est de 64 millions; il n'y a donc encore par habitant que 2 mètres de chemin. Si dans une année les ingénieurs des ponts et chaussées dressaient les projets d'une nouvelle étendue semblable, en profitant de leur grande expérience, usant des ressources d'un art plus perfectionné pour diminuer les dépenses de luxe; la classe ouvrière, appelée tout entière à ces travaux, doublerait en quelques mois leur étendue et ce capital national. Ainsi les générations précédentes ne sont pas arrivées à créer, en ce genre, au-delà du travail de la population pendant quelques mois. Si on chargeait les ingénieurs des ponts et chaussées de tracer les routes neuves nécessaires, ils donneraient aux routes moins de largeur, aux chaussées moins d'épaisseur; ils éviteraient les coupures inutiles de montagnes, les rampes rapides, impraticables; ils tourneraient les côtes, obtiendraient avec moins de dépenses des routes meilleures, et parviendraient à dresser les projets et à faire exécuter en quel-

ques années 8,000 lieues de chemins neufs aussi nécessaires que nos routes royales. Ces travaux, qui paraissent immenses, seraient soumissionnés et entrepris sur tous les points par des compagnies, à leurs frais et périls, si la loi adoptait la législation des barrières.

Nous ajouterons en faveur de ce système une observation qui les comprend toutes : ouvrir des routes neuves par des droits de barrières est le seul moyen possible et juste. Prenons pour exemple un chef-lieu de canton n'ayant pas une seule bonne communication, c'est le cas d'un très grand nombre; supposons que la dépense de la route la plus essentielle s'élève à 60,000 fr., somme souvent plus élevée que le revenu total des habitants; la population ne saurait ni exécuter ces ouvrages en peu de temps, ni les payer, car elle serait écrasée par cette charge excessive; les ouvrages qu'elle ferait profiteraient de même aux communes voisines et aux générations suivantes qui ne seraient point appelées à contribuer.

Un tel pays est forcé, par notre législation actuelle, de rester dans un état de souffrance et de renoncer à des sacrifices qui ruineraient plusieurs habitants. En adoptant le système des barrières, une association place ses capitaux en construction de routes avec autant de sécurité qu'en acquisitions de terrains; les travaux achevés, la commune ne paie que l'intérêt des fonds et gagne chaque année au-delà du revenu des barrières. Les ouvriers payés

sur les ateliers s'enrichissent par l'ouverture de la route, tandis que le travail entrepris ou par eux ou à leurs dépens, par corvées, les aurait épuisés sans leur laisser l'espoir de s'indemniser des sacrifices qu'ils auraient faits.

On peut entretenir des routes par des impôts; mais il est indispensable de les ouvrir, de construire les ponts au moyen des avances des compagnies qui retirent des droits de passe un intérêt de fonds, et ne s'enrichissent que par les avantages procurés au pays.

Nous n'entrevoyons pas la possibilité de combattre un pareil mode d'exécution, nulle objection ne nous semble fondée. Au reste, par notre projet le rétablissement des barrières est facultatif, et n'est admis que sur la demande des principaux propriétaires des campagnes qui paient en grande partie les fonds consacrés aux routes et réclament en vain les communications les plus indispensables. Lorsqu'un canton ayant à sa charge l'entretien d'une route demandera des barrières pour subvenir aux dépenses, on ne pense pas qu'on puisse s'y opposer avec justice.

Chacun reconnaît la nécessité de donner à des compagnies la concession à perpétuité des chemins en fer, et de leur accorder non seulement des péages, mais le droit exclusif de transport sur ces routes; la question des barrières est donc résolue, et on doit espérer bientôt une bonne navigation, par l'influence de leur établissement.

Digitized by Google

## DES CORVÉES

### ET DES PRESTATIONS EN NATURE.

La corvée, reste du régime féodal, suspendue en 1776 et abolie en 1786, imposait par an à chaque corvéable six journées d'hommes et de voitures employées à ouvrir ou réparer les routes. On évaluait à 30 millions le travail utile de la corvée, à une époque où les classes les plus riches en étaient affranchies, où la population était moins nombreuse et les prix de journées plus faibles. Le même impôt frappant également tous les contribuables produirait maintenant 60 millions, c'est-à-dire les ressources nécessaires pour achever et entretenir les routes commencées et pour en ouvrir de nouvelles.

A dater de la suppression de la corvée, on a cessé de continuer le grand ensemble des communications entreprises dans les diverses provinces, parceque le gouvernement a toujours réduit et inégalement réparti les fonds communs affectés aux routes. Maintenant les allocations ne s'élèvent pas au quart de la valeur du travail utile de la corvée.

On a essayé de remplacer la corvée par les prestations en nature pour la réparation des routes départementales et vicinales; mais l'exécution de la loi et des règlements, plutôt recommandée que

prescrite, n'a donné de bons résultats que dans les départements où les premiers administrateurs, par un zèle très louable sans doute, n'ont pas craint d'outre-passer les bornes et les pouvoirs de la loi; ils ont obtenu par leur influence personnelle, par une volonté forte et rare, et par persuasion, un travail que dans beaucoup de cas les contribuables avaient droit de refuser. Partout ailleurs les chemins vicinaux ont été comme abandonnés.

Nous avions d'abord pensé qu'on pourrait tirer un grand parti des prestations en nature, en donnant aux administrateurs, par une nouvelle loi, les moyens d'en régler l'emploi et de prévenir les pertes de temps et les abus; mais l'expérience nous a convaincu que nos longues révolutions ont laissé dans chaque commune des germes de dissensions et des habitudes de résistance qui feraient échouer les meilleures mesures et le zèle des administrateurs.

Les conseils municipaux des communes ont essayé vainement, en vertu des règlements, d'élargir les chemins, d'abattre des haies, des murs de clôture; partout les propriétaires à déposséder, les habitants plus intéressés aux communications délaissées qu'aux chemins en réparation, se sont opposés avec ardeur et succès à toutes les améliorations. Les chemins vicinaux restent dans l'état primitif, et ne pourront être réparés par la loi actuelle.

Ainsi on peut ajouter aux plaintes nombreuses et graves qui s'élevèrent de toutes parts contre la

corvée, les difficultés que cause l'impuissance de la loi ou de ses organes ; il en résulte que sous la législation actuelle, l'emploi de la prestation en nature peut être regardé, en général, comme impraticable pour les routes vicinales, et à plus forte raison pour les grandes routes. Le public repousse ce mode d'impôt par souvenir et par conviction ; et la loi, trop peu impérieuse, semble autoriser le refus et l'ajournement.

Les prestations en nature, comme les corvées, étant d'ailleurs un impôt par tête, frappent autant le plus malheureux habitant de la campagne que le plus riche. Il y a donc injustice par cette égalité même.

D'autres considérations doivent déterminer à y renoncer. Dans l'état avancé de la civilisation et de la science de l'ingénieur, la construction d'une chaussée exige de l'intelligence, de l'instruction et une longue pratique des méthodes adoptées. Ce travail confié aux corvéables demanderait plus de temps et de dépenses, et deviendrait ainsi plus onéreux aux contribuables.

Il en est des pavés, des chaussées en cailloutis, comme des divers travaux des artisans des villages et des villes ; les ouvriers de la campagne à la tâche demandent plus, gagnent moins et ne font que des ouvrages imparfaits. Il faut pour paver, pour casser les pierres, pour les placer, des hommes très exercés et employés toute l'année et à la tâche ; mais cette main-d'œuvre devant s'élever aux

deux tiers des frais, il ne resterait à demander aux contribuables que les transports. De nouvelles difficultés s'élèvent et s'opposent à ce mode. Cet impôt, s'il est payé par collier, pèsera sur un voiturier sans propriété foncière plus que sur le riche contribuable n'ayant pas de chevaux. D'autres inégalités feraient de même repousser les prestations en nature.

Les routes faites ou réparées par corvée ou prestation de nature, avant ou depuis 1786, ont coûté deux ou trois fois plus au public qu'elles ne valent, et sont en général mal tracées.

On y remarque des contre-pentes multipliées, des pentes rapides, des tranchées profondes, des transports de terre à de grandes distances, inconvénients et dépenses qu'on pouvait éviter.

Les travaux par prestation en nature n'autorisent, d'après les lois actuelles, que des élargissements; mais presque toujours il y a utilité et nécessité de changer les tracés, et facilité d'obtenir avec moins de dépenses des routes neuves meilleures.

Ces observations s'appliquent surtout aux pays de plaine, peuplés, commerçants et riches, où les routes très fatiguées doivent être pavées. Les pavés sont des travaux d'art qu'on ne peut confier qu'à des entrepreneurs exercés, et exécuter qu'à prix d'argent, et non par des prestations en nature.

Quelque mesure qu'on prenne, les corvées même bien réparties et dirigées ne sauraient produire la moitié des frais qu'elles coûteraient aux contribua-

bles. On pense donc qu'il faut renoncer en général aux prestations en nature pour la restauration des chemins vicinaux, et surtout pour la réparation des grandes routes.

Nous croyons devoir également combattre le système adopté dans plusieurs départements, de n'exécuter que par parties, et en raison des ressources, les routes à ouvrir ou à terminer.

Une telle disposition, en apparence conseillée par un esprit d'ordre et d'économie pour éviter les avances, les emprunts et les intérêts des dettes, est contredite par les calculs. Si on met douze ans à terminer une route, elle ne procure pendant douze ans aucun avantage; le pays ne retire donc aucun intérêt des fonds avancés, et fait une perte presque égale au capital employé; tandis qu'en exigeant de l'adjudicataire de l'ouvrage, l'achèvement, en deux années, ce qui est toujours possible, on gagne dix années de jouissance, et beaucoup plus que les intérêts à payer, si la route est très utile.

Plus on approfondit ces questions, mieux on reconnaît qu'il faut ouvrir et entretenir les routes vicinales comme les grandes routes, par les mêmes moyens; qu'il faut renoncer aux corvées et aux prestations en nature; qu'il est préférable de confier les travaux à des associations chargées de faire les avances et de terminer les ouvrages dans un court délai; et que le remboursement en doit être fait par un prélèvement annuel sur les impôts, ou mieux encore par les produits des droits de passe.

On dira que l'Angleterre tire un grand parti des corvées; que ce moyen ajoutant aux produits des péages, donne la possibilité d'obtenir de belles routes. Mais l'exemple même de l'Angleterre a confirmé ce qui précède. On a reconnu à tel point l'inconvénient des prestations en nature, que la loi en autorise le rachat et l'encourage, et qu'il est rare qu'on ait recours aux prestations en nature onéreuses et odieuses au peuple et peu profitables au public. Toutes les routes neuves d'Angleterre ont été faites et sont entreprises par des associations, ou par des *trusts*, et payées par les droits de barrière.

On demande aux ingénieurs de France des routes aussi belles que celles de l'Angleterre, et on refuse les sommes accordées, le mode d'exécution et tous les moyens dont disposent les ingénieurs anglais.

---

## DE L'ADMINISTRATION DES ROUTES

### A TERMINER ET A ENTRETENIR, D'APRÈS LE NOUVEAU SYSTÈME DES BARRIÈRES.

---

La France possède plus d'ingénieurs habiles et exercés que le reste de l'Europe, plus de capitaux libres que le montant des travaux utiles à faire, plus de propriétaires zélés et capables que ne sauraient en employer les administrations cantonales que nous proposons.

Nos institutions offrent des garanties à tous les intérêts et des encouragements à tous les talents; en assurant le présent, elles promettent les améliorations nécessaires à nos prospérités et le meilleur avenir. Mais il nous manque une législation complète sur les travaux publics, imprimant à la société un mouvement salutaire, liant en association puissante des propriétaires, des capitalistes, des hommes spéciaux instruits, maintenant sans influence dans leur isolement. Ces compagnies organisées pour l'exécution d'ouvrages utiles, appelleraient au travail des milliers d'ouvriers qui en demandent; elles porteraient des consolations, l'aisance et la vie dans les campagnes jusqu'ici délaissées ou plutôt écrasées par des charges, en apparence égales pour tous, mais en réalité plus lourdes pour les agriculteurs.

Cette législation existe ailleurs; mise en pratique

depuis plus d'un siècle et dans divers États, ses avantages sont incontestables. C'est à cette institution que le pays le plus florissant doit son activité, son commerce, sa grandeur. L'Angleterre, par les recherches et les méditations de ses hommes d'État, par des enquêtes publiques plusieurs années renouvelées, est arrivée à porter au plus haut degré de perfectionnement et de simplicité la législation des travaux. Elle a su puiser dans les édits de nos plus grands rois les bases de son système. Les concessions sont données à perpétuité à des compagnies exécutantes; des commissaires désignés parmi les hommes les plus honorables de la province deviennent arbitres des différends entre la compagnie et les propriétaires de terrains. Les procès sont immédiatement jugés ou prévenus par l'intervention de ce jury qui facilite l'amélioration en levant toutes les difficultés locales.

La législation de l'Angleterre ainsi perfectionnée ou copiée de nos meilleurs codes, est, pour ainsi dire, le résumé des lois des peuples les plus avancés; il serait bien plus insensé de ne pas admettre en France le nouveau code sur les routes parcequ'il est établi en Angleterre, qu'il l'eût été à l'Angleterre de repousser l'emploi du gaz, la décomposition de l'eau et d'autres découvertes, parcequ'elles sont dues à des Français.

Nous proposons pour les grandes routes le code maintenant suivi en Angleterre, en Belgique, en Amérique, en Allemagne, parceque les principes

en sont tirés de nos édits, parceque les succès obtenus répondent à toutes les objections et préviennent les obstacles. C'est à cette législation que l'Angleterre doit la multitude et la beauté de ses routes, le nombre de ses canaux et les avantages incalculables que le pays en retire. Tout autre mode d'exécution des chemins et de leur entretien ne conduirait jamais au même résultat.

Ces vérités paraissant bien établies et généralement adoptées par les hommes d'État et les administrateurs, et les négociants les plus éclairés, il reste à examiner comment on peut passer sans secousse et sans inconvénient du système actuel à la législation des barrières pour les routes.

Pour mettre immédiatement à exécution le code que nous proposons, on doit satisfaire à cinq conditions; il faut que le pays ait à sa disposition : 1° les capitaux nécessaires aux travaux; 2° les hommes de l'art chargés de dresser les projets et d'en diriger l'exécution; 3° des commissaires éclairés, zélés; les uns comptables, les autres surveillants et arbitres pendant et après l'exécution; 4° des juges sur les lieux, décidant sans retard et sans frais toutes les contestations; 5° enfin une autorité supérieure représentant le gouvernement et veillant à l'exécution de la loi.

La France possède dans chaque département et dans chaque arrondissement, et peut réunir dans chaque canton ces ressources et cette puissance d'action.

1° Nous proposons d'allouer 20 centimes sur les contributions directes, ou quarante millions par année pour le service des travaux de routes. Cette somme est, chaque année, perçue et employée à ces dépenses; on n'établira donc pas d'impôt nouveau. A ces produits, on ajoutera dans les localités qui en feront la demande, des droits de barrière qui s'élèveraient ensemble à 20 millions (1). Ces 60 millions par an et les capitaux consacrés par des associations aux chemins neufs concédés, suffiraient en cinq ans pour remettre en parfait état les routes établies, terminer les routes commencées, et exécuter toutes celles qui, en très grand nombre, sont jugées nécessaires.

2° Cinq cents ingénieurs des ponts et chaussées, ayant sous leurs ordres un nombre proportionné de conducteurs, piqueurs, peuvent, dans un délai de cinq ans, donner les devis et détails des routes à réparer, les plans, nivellements et projets des travaux à entreprendre, et en diriger l'exécution; leur zèle et leurs talents donnent l'assurance du succès.

La France est plus riche en hommes spéciaux que le reste de l'Europe; la législation actuelle est le

(1) La perception des droits de barrière a donné 16 millions en 1800, dans ce temps où, sous une administration à peine réorganisée, le commerce n'avait pas moitié de l'activité actuelle; il est probable que la recette s'élèverait maintenant à 30 millions.

seul obstacle au développement de la plus puissante cause de prospérité.

3° Dans chaque canton on peut réunir des commissaires éclairés en assez grand nombre pour remplir la tâche que le projet de loi leur confère. Le devoir rendra leur zèle nécessaire, et forcera chacun d'acquérir les connaissances indispensables à ses fonctions. L'expérience ne s'acquiert que par l'exercice, et l'exercice ne viendra que de la loi. Il faut donc que la loi impose l'obligation d'agir et d'intervenir; peu de temps après, la France aura dans chaque canton des commissaires habiles et instruits. C'est dans les campagnes surtout, où les routes sont impraticables, qu'on en sent mieux l'utilité, et que l'on trouvera plus de zèle et de capacité, les agriculteurs se distinguant partout par une raison éclairée, des connaissances positives et une grande persévérance.

4° Chaque canton a son juge de paix qui remplira les attributions que la loi ancienne lui avait conférées, et que la loi nouvelle étend dans l'intérêt de tous; cette justice locale, rapide, est instituée et comme organisée pour l'exécution du nouveau code, concurremment avec les commissaires.

5° Dans chaque département, les préfets remplaceront le gouvernement, veilleront aux intérêts publics, décideront les difficultés de détail, et avec les conseils généraux renverront au directeur général ou au ministère les questions plus graves.

Mais ce n'est point un simple appel qu'on pro-

pose de faire à la bonne volonté des commissaires; une invitation facultative ne produirait ni action, ni chance de succès. Les habitants influents d'une commune aiment souvent à contredire l'autorité, et mettent à honneur de lutter contre elle; le plus grand nombre se complait dans des habitudes de repos. La loi doit combattre cette double tendance également funeste, et prescrire à tous l'obligation d'un devoir, en imposant des amendes à l'indifférence et à la mauvaise volonté.

Quelques personnes modestes et les plus capables se croiront d'abord hors d'état de remplir la tâche de commissaire, d'ordonner et de surveiller des travaux nouveaux; mais il suffira de quelques mois de fonctions pour en acquérir l'instruction, et, plus tard, le goût et la passion de ce service, par la conviction de son utilité et de son influence sur la prospérité générale.

Des économistes voulant rompre tous les liens qui existent entre l'administration générale et celle des provinces, demandent qu'on laisse entièrement aux départements le soin et les charges des travaux à faire et à entretenir, et le droit de les ordonner sans aucune intervention du gouvernement.

L'expérience nous avertit des dangers d'un tel essai, souvent renouvelé et toujours malheureux; la tendance au pouvoir est innée dans chaque homme, et la passion de la domination n'est pas toujours la garantie des lumières et de la raison.

Digitized by Google

En abandonnant, sans intervention du gouvernement, sans direction, l'administration des travaux au pays, la perturbation serait jetée dans chaque arrondissement, dans les communes, et nul résultat ne serait obtenu. Il y aurait autant de systèmes que de départements, autant de propositions que d'hommes puissants, et, en dernier résultat, inaction et anarchie.

Chaque grand propriétaire voudrait d'abord, ou exclusivement, la route qui conduit à sa terre; les personnes les plus désintéressées seraient soupçonnées, accusées de diriger les travaux par affection ou par haine; de là, divisions et querelles interminables.

Le passé montre qu'il faut des hommes étrangers aux localités pour trancher avec impartialité entre mille intérêts divers. Un ingénieur et ses employés donnent les projets des routes, après s'être concertés avec les commissaires et avoir écouté les opinions et les intérêts opposés. En cas de contestation, d'autres arbitres supérieurs balancent les réclamations, pèsent les oppositions, et décident entre les propositions contraires.

Le pays est entendu, consulté, et nulle route n'est ouverte que lorsqu'elle est sollicitée par les habitants, que lorsque les projets soumis à des enquêtes sont approuvés du gouvernement par une ordonnance royale, ou par une loi.

Il est juste de laisser au pays, aux commissaires, la faculté de désigner des candidats pour les places de conducteurs des routes cantonales. Ces

agents, en relation avec tous les propriétaires, rendent de grands services.

L'intervention des ingénieurs est nécessaire, même pour les chemins vicinaux; une longue expérience nous en a souvent convaincu. Appelé à tracer des routes demandées avec instance par des communes, nous avons vu chacune d'elles, chaque habitant, solliciter une direction différente, particulière. Les uns demandaient un tracé favorable à leurs intérêts; les autres souhaitaient qu'il fût nuisible à des rivaux. C'est en ne consultant que les instruments et le terrain, c'est en ne tenant aucun compte des passions soulevées, qu'il est possible d'arriver à une solution indépendante de toute influence. Nul homme du pays ne serait parvenu à faire adopter une des mille directions proposées, toutes combattues, et dont chacune aurait soulevé des animosités, des querelles. Des administrateurs du lieu, sans autorité, sans le secours d'une législation forte, sans obligation de décider, discutent, disputent, et n'agissent jamais.

En Angleterre chaque route, chaque portion de route, chaque bail de barrière, est soumis à l'intervention, à l'investigation, à la sanction du parlement et de la loi. Cette précaution est indispensable, mais il faudrait en France éviter les frais excessifs de ces formalités. Chaque acte du parlement coûte aux particuliers ou aux communes, au moins 12,500 fr., et quelquefois deux fois plus, et à chaque session on en présente plusieurs centaines.

Nous avons la conviction qu'il est nécessaire de décider qu'aucun projet de route cantonale ne doit être proposé et tracé que par un ingénieur des ponts et chaussées, avec l'intervention des commissaires, et mis à exécution qu'en vertu d'une ordonnance ou d'une loi.

Sur notre sol encore brûlant de nos longues commotions, toute entreprise de routes neuves qui n'aura pas la sanction du gouvernement soulèvera les passions, ruinera les capitalistes, et restera imparfaite. Mais les travaux achevés, le pays doit intervenir, et les commissaires du lieu sauront admirablement bien conserver les chemins, les réparer, et les administrer dans les limites posées par une loi prévoyante et complète.

Les conducteurs choisis dans le pays étant dirigés par les ingénieurs, parviendront à réunir les partis, par l'influence que leur donneront l'instruction et le zèle.

Les préfets, les conseils-généraux, les ingénieurs en chef des départements, contribueront aussi à lever les obstacles de localités, en faisant dominer la raison sur des rivalités passionnées, et sacrifier des prétentions injustes à l'intérêt général.

Quelques personnes pourront prétendre qu'en conservant aux ingénieurs des ponts et chaussées la mission exclusive de dresser des projets de route, on maintient un privilége, on perpétue une faveur. Mais dans un État civilisé, chaque loi or-

ganique est aussi un privilége. Un homme de lettres peut réunir le talent de la parole, la connaissance des lois et le zèle d'un avocat pour la défense des accusés; cependant la loi qui fixe les conditions de réception et admet chacun aux cours, exclut sans injustice l'entrée du barreau à tous ceux qui n'ont pas satisfait aux exigences. Intervertir cet ordre établi, ce serait violer la loi et lui ôter tout caractère de fixité. L'état actuel est le meilleur, seulement parcequ'il existe.

Il en est ainsi de la médecine : un homme versé dans les diverses branches de cet art ne pourrait exercer cette profession, quels que fussent sa sagacité, ses talents, son génie même, s'il n'avait pas rempli dans le temps les conditions prescrites par les règlements.

Dans l'un et l'autre cas, personne ne croit juste de réclamer contre ces dispositions.

Les ingénieurs des ponts et chaussées ont subi les épreuves voulues, ont renoncé aux chances qu'offraient les autres carrières en adoptant celle de leur goût, de leur choix; ils offrent une réunion d'hommes instruits, éclairés, capables de diriger avec habileté tous les travaux qui nous manquent. Si l'on accordait à d'autres personnes le droit d'exercer des fonctions que la loi réserve aux ingénieurs des ponts et chaussées, il faudrait aussi permettre à ces ingénieurs de devenir officiers supérieurs du génie, de l'artillerie, inspecteurs des mines. Un tel changement, pour être équitable, ne

devrait être admis que généralement. Toute exception partielle serait une injustice et surtout une faute; car il serait difficile de suppléer au service de cinq cents ingénieurs dans la force de l'âge et du talent, qui ont obtenu les premières couronnes dans les concours ouverts à tous, qui ne doivent leurs places qu'à leurs talents et à leurs travaux.

Chaque association de capitalistes ayant le droit de choisir dans cinq cents ingénieurs celui qui inspirera le plus de confiance, parviendra par son intervention dans le tracé d'une route, à lever des obstacles presque insurmontables, à prévenir les discussions interminables avec les propriétaires de terres et avec les communes.

Pour les routes payées par le canton les commissaires apportent une intervention efficace; connaissant les lieux, les hommes, par une longue résidence dans le pays traversé par la ligne des projets, ils peuvent en surveiller avec utilité l'exécution, et faire triompher la loi sur la mauvaise volonté de plusieurs. L'action est donnée par la loi, les commissaires la régularisent et la rendent possible et facile.

La route achevée est confiée, d'après le projet, aux autorités locales qui seront chargées de l'entretenir avec économie, de la conserver avec vigilance, et de la maintenir en tous temps dans le meilleur état. Les frais de réparation retombant en très grande partie à la charge des commissaires, tous principaux

propriétaires du canton, ils auront intérêt et désir de s'aider de tous leurs efforts à faire le meilleur emploi de leurs propres fonds. Ainsi, toutes les capacités, les volontés, les intérêts, concourront à parvenir aux meilleurs moyens de réparer et d'entretenir les chemins.

La législation des routes en Angleterre ne fait point mention des ingénieurs ou inspecteurs de la partie d'art, du tracé des routes, de l'emploi des matériaux. Cependant les douze cent vingt-sept *trusts* ou d'administrations paroissiales de l'Angleterre et de l'Écosse, sans l'Irlande, ont chacun un ingénieur ou inspecteur chargé de dresser les projets, les devis, et de surveiller l'exécution des travaux d'art. Les plus célèbres ingénieurs d'Angleterre ont de semblables commissions et réunissent chacun plusieurs inspections; leur service est facile et n'exige des plus exercés que quelques jours par an pour chaque *trust*.

Les sommes allouées en Angleterre pour les inspecteurs ou surveillants des douze cent vingt-sept *trusts* sont plus que doubles de tous les appointements des ingénieurs des ponts et chaussées, et ne demandent pas à chacun le quart du travail d'un ingénieur français. Cependant il a été reconnu, par les enquêtes sur les routes d'Angleterre, que les inspecteurs des *trusts*, la plupart peu instruits, ne rendent pas les mêmes services que les ingénieurs de France. Les routes de la Grande-Bretagne ne sont meilleures que par l'influence du système

de barrières sur la navigation, et d'une bonne navigation sur l'état des routes; c'est donc à sa législation, à ses institutions que l'Angleterre doit cette puissante cause de prospérité. En quelques années nous pourrions obtenir les mêmes résultats : il suffit de le vouloir.

Un directeur-général et un conseil des ponts et chaussées sont également nécessaires pour juger les contestations sur les projets de routes, décider entre les tracés différents, et surtout pour préparer ou contrôler les projets de loi de concessions de travaux publics à donner aux compagnies exécutantes.

Cette vérification est de même faite en Angleterre par des comités ou commissions du parlement, où sont appelés les ingénieurs auteurs du projet.

Les commissions publient les opinions diverses, et ne présentent un projet de résolution au parlement qu'après s'être concertées avec les ingénieurs les plus célèbres et les plus expérimentés.

L'exemple même de l'Angleterre doit nous déterminer à conserver avec soin des ingénieurs versés dans les diverses branches des sciences, qui connaissent la France, et joignent une longue expérience à l'aptitude au travail, et à une instruction profonde dans les diverses branches de leur art.

L'Angleterre, il est vrai, n'a pas de conseil-général des ponts et chaussées, et de contrôles réguliers des grands projets d'entreprises publiques. Il

en résulte sans doute que le génie, sans entrave, conçoit et exécute plus rapidement, et arrive souvent à d'heureux et grands résultats; mais de même il peut se jeter avec la même facilité et fréquemment dans des écarts funestes. Les plus célèbres ingénieurs d'Angleterre, par exemple, ont conçu et suivi des systèmes particuliers et différents de navigation; chacun d'eux voulait que le sien fût exclusif, dominant, et n'est parvenu souvent qu'à le rendre isolé et mauvais.

Les uns ont prétendu que la navigation par les canaux était seule bonne; que les rivières n'étaient faites que pour alimenter les canaux; qu'on devait négliger les rivières. D'autres n'ont établi des canaux qu'en petite section; d'autres en sections plus ou moins grandes, et la plupart très différentes.

Ces conceptions isolées, opposées, ont empêché un système d'ensemble et le rendent maintenant impossible. Comme il n'existe pas en Angleterre deux canaux de même dimension, les transports se font par bateaux qui ne conviennent exactement à aucune écluse, à aucun canal, et coûtent souvent deux fois plus que si des règles générales eussent été adoptées et prescrites par un conseil supérieur.

Le mieux est un juste milieu entre une organisation qui tend à maintenir sans altération les habitudes et les méthodes anciennes, et un système d'entière liberté qui conduit également aux améliorations, aux découvertes et aux plus grands écarts.

Nous avons les éléments pour éviter ces deux écueils, pour établir et mettre immédiatement à exécution le meilleur système de législation. On peut concilier la prudence avec la liberté nécessaire au génie, et donner des garanties à tous les intérêts.

Le gouvernement, en abandonnant tout pouvoir à l'administration locale, tomberait dans un inconvénient plus grave que ceux dont on se plaint: si la centralisation est funeste, l'anarchie est mortelle; elle naîtrait de l'abandon du tracé des ouvrages aux administrations locales.

En législation, comme dans la nature, le passage rapide entre deux états opposés est une révolution; par un changement brusque on replongerait le pays dans les querelles de parti. Plus la France a été agitée et divisée, plus elle est impatiente de liberté, plus la loi doit être forte et maintenir l'action du gouvernement. Céder l'autorité sans réserve au premier occupant, au plus ardent, c'est la détruire, c'est la remplacer par la violence, la perturbation; quand le pouvoir est abandonné à tous, il n'est d'abord à personne, et il finit par appartenir au moins digne. Il n'est personne qui ne se croie très habile et capable de conduire sa ville, son département. Laisser à la pétulance, à l'ambition locale la facilité de dominer, c'est anéantir l'administration, le gouvernement, et ôter aux hommes les plus honorables toute sécurité. Il faut à tout prix créer d'abord une légis-

lation juste, mais inflexible; donner et conserver l'action à la loi; imposer à chacun le devoir de se rendre utile avec l'obligation de ne point franchir des limites invariablement tracées.

Dans le projet de code des routes, les commissaires auront le pouvoir de contrôler, d'aider, et nulle possibilité d'entraver, d'empiéter; les juges de paix règleront les contestations et les préviendront; les agents du gouvernement représenteront la loi, la feront exécuter.

Les ingénieurs traceront les routes sans acception de rivalités, et rédigeront des projets qui seront examinés, discutés et approuvés par des ordonnances ou par des lois; ils rendront compte des retards dans l'exécution et les réparations; ils proposeront de suspendre les barrières lorsqu'ils auront trouvé des routes en mauvais état.

Les préfets ayant sous les yeux les rapports des ingénieurs, des commissaires dans chaque canton, décideront, termineront immédiatement, avec le concours des conseils généraux, les discussions et les difficultés de détails, et ne renverront à l'administration générale que les affaires importantes; tous les intérêts seront garantis sans tomber dans les inconvénients des retards.

---

## DES GRANDES ROUTES NEUVES

### A OUVRIR.

---

Les observations précédentes s'appliquent particulièrement aux constructions des routes cantonales, à l'achèvement et aux réparations des routes royales et départementales; mais il est nécessaire d'établir une législation plus large et particulière pour l'ouverture des grandes routes qui intéressent plusieurs départements et la France. Les fonds accordés, les moyens proposés ne suffiraient ni à la conception, ni à l'exécution des projets d'une grande étendue. Il faut créer des associations nombreuses, puissantes, pour arriver à ces résultats.

Dans l'état actuel de notre législation, une communication traversant plusieurs départements ou plusieurs arrondissements où dominent des vues et des intérêts différents, souvent opposés, ne saurait s'entreprendre et s'exécuter qu'aux frais de l'État, et encore on éprouverait de graves difficultés, des oppositions sans nombre sur le tracé. Les principales villes veulent une direction favorable à leurs intérêts, exclusivement à ceux des autres. Toutes ces difficultés ne sont aplanies que lorsque des capitalistes se chargent à leurs frais et périls de la dépense des ouvrages.

Nous avons donné pour ce cas le projet de loi de concession d'un canal neuf; les mêmes formalités seraient observées, la même législation serait adoptée pour les routes neuves comme pour un canal à ouvrir.

Les propriétaires et capitalistes qui demanderaient de créer à leurs frais une nouvelle route, annonceraient leurs intentions par les journaux, s'inscriraient chez un notaire pour un intérêt à leur choix, nommeraient des commissaires, un ingénieur, et feraient dresser les projets. L'entreprise, soumise à une enquête, approuvée par le gouvernement, serait exécutée à l'aide de commissaires de canton pour le jugement du contentieux et le règlement des indemnités.

Puisqu'une route n'est utile qu'à une portion de la France, le public ne doit pas en payer la totalité; autrement l'administration aurait la faculté arbitraire d'enrichir tel ou tel département, tel ou tel arrondissement au détriment de tous les autres.

Ni la contrée, ni les localités intéressées ne pourraient acquitter en peu d'années les frais, car nous avons fait remarquer qu'on accablerait la génération actuelle de quelques cantons pour des avantages partagés par des cantons éloignés et par les générations suivantes qui n'interviendraient pas dans le partage des sacrifices.

Les dépenses d'une route neuve étant toutes acquittées par une association de capitalistes, ces

propriétaires de la route n'ont à attendre et ne demandent que des revenus suffisants pour rembourser chaque année les frais d'entretien, l'intérêt du capital, et un amortissement proportionnel à la durée.

Les droits ne sont imposés qu'à ceux qui profitent volontairement de la voie nouvelle, et qui reconnaissent qu'en y passant, ils ne remboursent qu'une partie des avantages qu'ils en retirent. Il s'établit ainsi une communauté d'intérêts entre le public et la compagnie. Si la route n'est pas très utile, elle ne rend pas l'intérêt des avances; la compagnie est seule responsable de ses erreurs de calcul. Dans le cas contraire, la compagnie obtient plus de bénéfices que les intérêts; mais c'est en raison des avantages qu'elle procure à la population.

Cette législation simple s'applique aux chemins en fer de toute dénomination, aux routes pavées et en cailloutis, comme aux canaux; mais elle servira surtout à l'ouverture des routes neuves en cailloutis indispensables à tous les arrondissements, et qu'on entreprendrait si les dispositions législatives consacraient les principes, la marche à suivre, et donnaient toute garantie aux associations.

Une route en fer coûtant six et douze fois plus qu'une route en cailloutis, il faut aussi six et douze fois plus de transport pour payer les intérêts; de là résulte que, pour une route en fer réellement utile, on peut entreprendre avec plus de chances

de bénéfices et de succès cent routes en cailloutis qu'une seule route en fer.

L'inspection de la carte de France où sont tracées les surfaces sans routes royales, convaincra de la nécessité d'en augmenter le nombre et de faire intervenir des compagnies pour obtenir les capitaux nécessaires à leur exécution.

Moins le pays sera peuplé et plus il sera pauvre, et plus on mettra d'économie dans le tracé et l'exécution. Toujours le revenu présumé devra être égal au montant des frais de réparation et de l'intérêt des fonds. Sur plusieurs points on se bornera à ouvrir des routes en chemin naturel, en suivant avec art le terrain et ses développements, et diminuant les pentes. Plus tard la population et l'aisance augmentant, on établira des chaussées en cailloutis; et chaque année, les revenus excédant les charges, seront destinés au perfectionnement de la route.

La France, en fondant une administration et un jury de canton, en appelant le concours des compagnies exécutantes, marcherait rapidement à une haute prospérité. Mais les projets de route et de toute amélioration qui seraient d'une exécution prompte par une bonne loi, doivent être ajournés jusqu'au moment où cette législation serait établie : car maintenant la plupart des compagnies se ruineraient par l'influence des oppositions et des obstacles.

---

# DE L'ANCIENNE LÉGISLATION DES BARRIÈRES EN FRANCE.

Les principes des lois sur les barrières adoptés à la fin du dernier siècle sont justes et furent posés par des hommes d'état; mais les développements, les détails confirment l'inexpérience et l'ignorance des administrateurs du temps et de leurs agens. Les dispositions prises ont rendu le système de barrière injuste ou impraticable.

Les passages des lois que nous allons citer donnent lieu à ces remarques.

Loi du 24 fructidor an 5. *Il sera perçu sur toutes les grandes routes une taxe d'entretien, dont le produit sera spécialement et uniquement affecté aux dépenses de leur entretien, réparation et confection, ainsi qu'à celles de leur administration.*

Loi du 9 vendémiaire an 6. *La taxe d'entretien des routes sera perçue au moyen de barrières et de bureaux placés sur les grandes routes: elle sera due à raison des distances parcourues ou à parcourir: les distances sont réduites en myriamètres.*

*Il sera par suite pourvu à l'établissement d'un petit nombre de ponts à bascule destinés à vérifier le poids des voitures.*

*L'ouverture et le perfectionnement des chemins*

*de communication autres que les grandes routes, pourront être entrepris par des citoyens, suivant les règles qui seront décidées par la suite, et au moyen de la concession du droit de percevoir, pendant un temps, une taxe aux barrières particulières qui seront établies par eux.*

Loi du 1er thermidor an 6. *Le directoire exécutif est autorisé à établir des barrières, et à faire tous les règlements jugés nécessaires pour la perception du droit d'entretien des routes, en constater les produits et en contrôler la perception.*

*Il est chargé de faire affermer les barrières par les administrations centrales, aussitôt que leur produit sera connu.*

Loi du 14 brumaire an 7. *Le produit de la taxe d'entretien, exclusivement et limitativement affecté à l'entretien, aux réparations, confections, et à l'administration des grandes routes, est en outre destiné à acquitter les dépenses de constructions et réparations des ponts et autres ouvrages d'art dépendant des grandes routes.*

Ces dispositions sont conformes aux anciens édits de France sur les travaux de navigation et de dessèchement, et aux lois sur les routes d'Écosse et d'Angleterre; à l'esprit de cette législation qui a donné à ces contrées les plus belles routes, les meilleurs canaux, beaucoup de manufactures et le plus grand commerce.

Le code que nous proposons d'après les mêmes principes doit être considéré comme français,

puisque les édits de nos rois qui les établissent sont antérieurs aux lois anglaises et ont servi de modèle à nos voisins.

Nous n'avons importé, emprunté que l'expérience qu'on ne saurait inventer, et l'exemple des applications de détails.

L'Angleterre n'est plus avancée que par une grande persévérance et par l'avantage d'avoir été à l'abri et des guerres suscitées contre la France par la jalousie, et par le despotisme militaire qui détruisit toutes nos libertés.

D'après les dernières lois françaises citées plus haut, les routes devaient être réparées aux frais de ceux qui les dégradent et en profitent; on autorisait des associations à ouvrir des routes neuves, et à percevoir à leur profit la taxe des barrières données en concession.

Ces principes d'économie sont admis; mais chacun recule contre la difficulté de les mettre en pratique. On suppose au public de la répugnance, une opposition invincible contre les barrières; on croit impossible d'éclairer l'opinion et de rendre populaire ce système pour réparer les routes existantes et les entretenir par les produits des droits.

Si on mettait en délibération dans une assemblée française, non préparée par des enquêtes, la proposition du rétablissement des barrières, il est probable qu'on prononcerait des discours éloquents, véhéments, sur les abus de cette ancienne législation, sur les gênes éprouvées sans sortir de l'enceinte

des villes, sur les amendes encourues sans délit, sur l'état de dégradation des routes malgré les taxes; on serait entraîné à repousser par acclamation et à l'unanimité le système des barrières.

Mais en conférant avec les hommes les plus éclairés, en consultant, dans les arrondissements sans routes, les grands propriétaires, les manufacturiers, les commerçants les plus intéressés au bon État des chemins; en visitant les principaux États de l'Europe qui n'ont de communications qu'au moyen des péages, et de prospérité que par la facilité des transports; en calculant les pertes causées en France par les frais de roulage; il n'est personne qui ne fût convaincu que le système des barrières, mieux connu, mieux combiné, ne triomphât des oppositions, et ne fût même recommandé comme une nécessité.

Certain de ce résultat par l'influence de la vérité sous un gouvernement constitutionnel, nous avons réuni les principales dispositions de la législation sur l'entretien des routes en Écosse, en Angleterre, en Belgique, et surtout en France, dans les années qui ont précédé et suivi la fin du dernier siècle.

En comparant ces documents, on reconnaît que les principes sont identiques, que la raison des peuples est la même en tout temps, et qu'on peut admettre les principales dispositions des lois des 24 fructidor an 5, 9 vendémiaire et 1er thermidor an 6, et 14 brumaire an 7.

On découvre facilement dans les applications les causes du mécontentement général et très fondé qui s'est manifesté alors contre les barrières.

La loi du 14 brumaire an 7 portait, art. 15 :

« Le tarif de la taxe doit être réglé ainsi : Pour » une distance, entre deux barrières, de 2,500 mè- » tres à 7,500, la taxe sera perçue sur le pied de » 5,000 mètres; de 7,500 à 12,500 mètres, sur le » pied de 10,000 mètres, et ainsi de suite. »

Il résultait de ces dispositions erronées que le voiturier payait quelquefois la même somme après avoir parcouru 2,501 mètres ou 7,459 mètres, ou une somme double après un trajet de 7 501 mètres. Ainsi la taxe était tantôt la même pour une distance triple, et tantôt double pour deux distances presque identiques. Cette inégalité ou cette injustice qui rappelle de semblables erreurs dans les lois de finances (1) de ces temps de perturbation, aurait suffi pour rendre intolérable le système de barrières.

Par d'autres dispositions aussi funestes dans les applications, les décrets conféraient à l'administration supérieure le droit de nommer à tous les emplois. On laissait aux bureaux de la capitale le

(1) Dans les mêmes temps la loi qui établissait une contribution sur les croisées avait réglé l'impôt d'après le nombre, et dans une progression tellement rapide que la taxe annuelle d'un château ou d'une fabrique s'élevait bien au-delà de la valeur de la propriété totale. L'erreur ne fut aperçue et rectifiée qu'assez long-temps après.

pouvoir de désigner les inspecteurs des barrières, tous étrangers aux localités, qui portèrent le trouble dans ce service important. Les autorités locales, les contribuables ne furent appelés à aucune intervention.

Dans les premiers temps, les percepteurs des barrières, chargés par clauses du bail de réparer les routes, manquaient d'expérience, de ressources, souvent même de volonté; les travaux se faisaient mal. Enfin le gouvernement viola les lois en employant à d'autres destinations les produits des barrières, et en ajournant plusieurs années les ouvrages de restauration et d'entretien les plus nécessaires.

On cherche en vain dans les nombreuses instructions ministérielles sur le service des barrières, des dispositions capables d'assurer le succès de cette perception; on ne trouve que des circulaires vagues, nombreuses, étendues, rédigées par des hommes étrangers à l'art et à toute bonne administration.

Le choix de l'emplacement des barrières à la sortie des villes, entre les cités et les faubourgs, donna lieu aux plaintes les mieux fondées. Nul habitant ne pouvait circuler dans le voisinage de sa maison, aller à la campagne la plus près, sans être arrêté, tracassé et forcé d'expliquer le lieu et le but de sa promenade.

Les discussions entre les percepteurs et les habitants n'étant pas soumises à une autorité locale,

les passants se trouvaient à la discrétion du fermier et préféraient souvent payer une taxe injuste, pour s'épargner le temps et l'ennui d'un procès toujours pénible malgré l'évidence des droits.

Les fermiers voisins des villes, qui n'empruntaient la route que sur quelques kilomètres et avec des voitures légères, étaient aussi chèrement taxés que les rouliers parcourant les chemins dans toute leur étendue et avec des voitures pesamment chargées.

On préviendrait ces abus en portant les barrières à une lieue des villes, en ne demandant la taxe qu'aux voituriers qui font un long trajet et dégradent les chaussées. Cette disposition doit répondre aux objections les plus fortes contre le rétablissement des barrières.

Lorsqu'on médite sur les vexations inouïes qu'éprouvaient les habitants au passage des barrières, sur l'explosion du mécontentement général dans les derniers temps de cette perception, on se demande si, dans ses combinaisons ambitieuses et profondes, le chef de l'armée qui convoitait et exerçait même le pouvoir souverain, n'était pas porté à exciter les abus et à multiplier les plaintes pour faire désirer et demander un changement qui lui offrit quarante millions de plus par an, et de grands moyens de popularité et de domination. Ne voulut-il pas, en affranchissant les routes, ouvrir par de plus grands impôts moins visibles, une voie plus facile à la servitude?

L'établissement des barrières n'est admissible qu'en donnant aux administrations locales une action, une indépendance incompatible avec le pouvoir militaire toujours absolu, et avec le système de centralisation. Sous un tel régime le droit de passe entraine abus, désordre, interruption du commerce, réduction des produits, et ne saurait être long-temps maintenu.

Notre organisation actuelle nous autorise à demander les meilleures lois, parceque nous sommes chaque année plus avancés et plus dignes de les apprécier. Nous pensons que les barrières peuvent être établies sans qu'il en résulte aucun des anciens inconvénients, et que nous devrons bientôt à ce système toutes les améliorations qui nous manquent.

---

# COMPARAISON
## ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE
### RELATIVEMENT AUX GRANDES ROUTES.

---

L'Angleterre n'a beaucoup de belles routes, de bons canaux et de grandes manufactures que depuis l'établissement des barrières et par l'influence de ce système.

Chaque barrière donnant un revenu assuré et à perpétuité, on a pu l'hypothéquer, emprunter, créer un capital nécessaire à l'achèvement, à la restauration et à l'entretien annuel de chaque route.

Les barrières limitant les chargements ont augmenté les transports par eau, les revenus des canaux et leur valeur, et déterminé des compagnies à entreprendre à leurs frais les canaux et la canalisation des rivières.

La navigation qui s'étend dans chaque comté et les met tous en communication, sert à transporter les meilleurs matériaux pour les routes à quarante et cinquante lieues, et à très bas prix.

Une nouvelle législation des routes, fruit de plusieurs années de recherches, a réduit les chargements des voitures, et augmenté la taxe sur les routes mal confectionnées et nuisibles, et toutes les peines pour dégradation. Des dispositions nouvelles tendent à conserver les routes et à prévenir les inconvénients de la poussière et de la pluie.

On ne transporte les matériaux qu'en été, c'est-à-dire dans le temps où la route très sèche ne souffre pas du roulage. On porte les approvisionnements hors de la route, dans des espaces réservés de deux cents en deux cents mètres, et d'où ils sont tirés en hiver par des brouettes.

Après des pluies, la chaussée est entièrement nettoyée et raclée, on enlève la boue qui aurait détrempé la chaussée et déterminé sa destruction. La surface est en toute saison sèche, dure et impénétrable.

Dans les temps de sécheresse, beaucoup de routes sont arrosées au moyen de pompes établies de distance en distance, et de voitures à tonneau qui vont d'une pompe à l'autre.

Les routes sont garanties de l'action des eaux de pluie et sauvages par des fossés avec pentes réglées, et des buses en fonte, en terre cuite, en maçonnerie, très rapprochées. On n'aperçoit nulle part, même en hiver, des eaux stagnantes dans les fossés et près de la route.

Les fossés étant extérieurs, et les routes étant généralement bordées d'un côté par un trottoir, et de l'autre par une haie, ou une barrière, les voitures ne peuvent être renversées, et nul accident n'est à craindre, même dans les pays de montagnes et la nuit.

Les cantonniers, en très grand nombre, parcourent chaque jour leurs cantons, nettoient les buses, remplissent les flaches, et maintiennent les chaussées dans le profil primitif.

Des lois sévères, dont l'exécution est confiée au public, préviennent les délits qui compromettraient la solidité et la durée de la chaussée ou la vie des voyageurs. On ne remarque nulle part de traces d'envahissement du sol par les riverains, de dégradation, de dépôt.

Chaque année on affecte, sur chaque route, la totalité des fonds nécessaires pour l'exécution des travaux d'entretien et des améliorations jugées utiles. Ce revenu, fourni en grande partie par les droits de barrière, ne peut être ni enlevé, ni réduit par le gouvernement, qui reste aussi étranger à ces administrations qu'à la culture du sol. Seulement son intervention devient indispensable pour le renouvellement des actes ou l'établissement de nouvelles barrières.

Le bon état des routes d'Angleterre ne doit être attribué ni à un art plus perfectionné, ni à un soin inhérent au caractère anglais, mais uniquement à la prévoyance et à la puissance de la législation toujours plus rigoureuse et inflexible dans les pays plus libres. La beauté des routes est due à une bonne navigation qui sert au transport des marchandises et d'excellents matériaux pour l'entretien des chemins, à l'intervention des associations qui exécutent à leurs frais les ouvrages neufs, et à l'obligation imposée aux propriétaires d'être arbitres pour les expropriations des terrains nécessaires à l'exécution des ouvrages.

Il existe entre ces diverses dispositions une telle

solidarité, que les unes sans les autres ne sauraient exister, ou procurer de bonnes communications. En supprimant par exemple les droits de barrière, les transports des marchandises se feraient par terre; les canaux, ne rendant plus les frais d'entretien, ne tarderaient pas à être négligés, abandonnés même; les routes deviendraient de plus en plus mauvaises, et le commerce diminuerait rapidement.

La France possède au même degré que l'Angleterre tous les éléments de richesse, des mines abondantes, des matériaux excellents, de belles rivières qui traversent les départements en tous sens.

Mais le gouvernement se réserve la propriété des canaux, des rivières et des routes. Il veut exécuter, réparer, entretenir, et ses ressources sont au-dessous des besoins.

Il laisse les rivières dans leur état primitif, sans chemins de halage, sans barrages, sans écluses, et impose des taxes sur les bateaux; tandis qu'il prend à sa charge les réparations des routes, c'est-à-dire une partie des frais de transport; il détourne ainsi le commerce des rivières où il est favorable à la navigation, pour le porter sur les routes. Il autorise des chargements excessifs qui brisent les matériaux, enfoncent les chaussées, et ouvrent de profondes ornières.

Les fonds des routes ne suffisant même pas à la restauration des communications commencées, on

ajourne des chemins aussi nécessaires, et réclamés par les pays.

La navigation n'étant établie que dans quelques arrondissements, on ne peut ailleurs se procurer de bons matériaux; on est forcé de prendre à quelques lieues des pierres que la gelée, la pluie ou le roulage changent en boue ou en poussière.

Parceque les routes sont affranchies de tout droit, des compagnies ne peuvent entreprendre ni les chemins neufs, ni les travaux de navigation nécessaires, et sans lesquels l'agriculture et les manufactures ne peuvent prospérer.

Les ingénieurs français mettent à exécuter les chaussées le même zèle et le même soin qu'en Angleterre; ils emploient les mêmes procédés dans beaucoup d'arrondissements, et obtiennent les mêmes résultats partout où les circonstances sont les mêmes. Ailleurs les dégradations doivent être attribuées à des gelées plus fortes, à des matériaux de mauvaise qualité, à des chargements deux fois plus lourds et destructeurs, au mauvais état de la navigation, et à l'affranchissement des routes de droit et à une dotation trois fois moindre.

La différence de l'état des routes dans les deux pays est le résultat de deux législations différentes, contraires même, dont l'une, récemment amendée, peut être considérée comme parfaite; dont l'autre, établie par un pouvoir central absolu, est incompatible avec toute amélioration générale et durable.

Pour obtenir en France de meilleures routes, et surtout les routes qui manquent, il faut compléter le système de navigation, appeler des compagnies exécutantes, assurer les intérêts des fonds employés en canaux, en repoussant les transports sur les rivières; décider enfin que les routes seront faites et entretenues aux frais de ceux qui en profitent ou par les produits des péages.

Ainsi le rétablissement des barrières est une condition forcée et sans laquelle on ne peut espérer jamais ni bonnes routes, ni navigation complète, ni prospérité pour l'agriculture et le commerce.

La plupart des travaux des routes étant adjugés pour plusieurs années, tout changement relatif au mode d'entretien demande un délai; mais on peut établir immédiatement des barrières dans les départements qui en feront la demande. Les produits seront ajoutés aux ressources locales.

En adoptant en 1829 les dispositions proposées, des compagnies entreprendraient les communications les plus utiles; la France dans quatre ans obtiendrait un plus grand développement de navigation et de routes que l'Angleterre. Dans l'année même un million d'ouvriers maintenant sans travail par suite de la détresse toujours croissante de l'industrie agricole et manufacturière seraient employés à l'exécution de ces ouvrages.

Pour arriver à ces résultats, il faut plutôt consulter les besoins et les vœux des agriculteurs et des fabricants, et des départements éloignés où tout

reste à faire, que les habitants de la capitale et des grandes villes, étrangers aux spécialités, et aux vrais intérêts du commerce et de l'agriculture.

Si on se laisse séduire par des propositions d'ajournement, de tâtonnement, lorsque tout est connu, la France sera de plus en plus épuisée par l'impôt d'un milliard, et l'on verra augmenter la détresse des manufacturiers et des cultivateurs.

On demande aux ingénieurs français les routes d'Angleterre, et on repousse les moyens sans lesquels on ne doit espérer ni bonne navigation, ni belles routes, ni prospérité croissante et stable.

---

## CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

### DES GRANDS PONTS.

---

Un pont en bois, en fer, en pierres, construit sur une même rivière, procure aux habitants les mêmes avantages lorsque la dépense est au-dessous de 100,000 francs ou lorsqu'elle se monte à plusieurs millions.

Si au lieu d'établir un pont avec économie, on élève un monument de luxe; si on préfère des pierres tirées à grands frais des contrées éloignées aux matériaux du pays, de petites dimensions, mais également solides; si on veut embellir les cités, est-il juste de faire payer les dépenses consacrées à l'embellissement des villes les plus opulentes par les habitants des campagnes éloignées qui n'en profiteront jamais, où toute communication manque par cela même qu'on les épuise en contributions ainsi employées?

La raison a fait justice d'une telle répartition des deniers publics, aussi inutile à la prospérité publique, et chacun demande avec instance que les ponts soient payés et entretenus par ceux qui en profitent.

Si cette sage disposition eût été adoptée plus tôt, les ponts de Paris et des environs seraient depuis long-temps remboursés, et avec ces fonds et les

intérêts composés, l'État pourrait faire construire cent ponts et cent routes également nécessaires à divers arrondissements de l'intérieur maintenant sans communication.

En adoptant tardivement cette législation, simple, facile, juste; en la rendant générale et permanente, l'administration pourra créer immédiatement, sans avances, sans sacrifices, les 40 millions nécessaires à la construction ou à la restauration des grands ponts de France.

Développer et discuter ce principe général d'économie, ce serait l'affaiblir ; il suffit de l'exposer pour le rendre évident, et chacun déjà parait l'admettre et en demander l'application.

Une question est à résoudre : la concession des grands ponts doit-elle être donnée pour un temps limité ou à perpétuité?

Nous n'hésiterons pas à déclarer qu'en général il est avantageux pour le pays que les concessions soient perpétuelles, à charge par les actionnaires de maintenir toujours une circulation facile, de conserver les ouvrages en bon état, et d'être responsables des pertes causées par des interruptions. On ne doit condamner les concessionnaires, en cas d'accidents extraordinaires, qu'à payer les dépenses de restauration et de reconstruction.

Lorsque la durée d'une concession est limitée, quelques années après la remise, les ouvrages négligés, rapidement dégradés, retombent à la

charge du pays, qui, ne sachant pas entretenir, est exposé à des dommages considérables par des interruptions fréquentes.

Chaque ordonnance de concession doit obliger l'adjudicataire à créer une réserve sur les produits des péages pour assurer l'exécution du contrat et le rétablissement du pont, si une débâcle ou des dégradations intérieures non aperçues en déterminaient la chute.

Le péage établi sur le pont d'une grande ville a sans doute des inconvénients; il faut payer, mais du moins on passe sur un point où l'impôt seul a déterminé l'exécution du pont. On est libre d'ailleurs de l'éviter et de profiter des ponts éloignés sans péages.

En adoptant un tel système on ne fera plus des ouvrages de luxe; l'art paraîtra en décadence; les travaux contribueront moins par leur richesse à la gloire d'un règne, à la célébrité d'un ingénieur; mais des ouvrages plus simples, en plus grand nombre, plus utiles, accroîtront la prospérité nationale.

Le public, par des traditions d'école et le prestige des gouvernements incompatibles avec la liberté, est encore disposé à prendre pour modèle et à imposer aux ingénieurs les exemples d'architecture des grands siècles, des empereurs, du grand roi; on veut toujours que les travaux publics aient un caractère monumental. Mais l'histoire et des souvenirs récents nous apprennent

qu'un siècle après ces règnes célèbres, les provinces ruinées par les dépenses en ouvrages fastueux, accablées d'impôts, mécontentes, malheureuses, sont restés sans force contre les irruptions et les dévastations des barbares.

Vouloir toujours recommencer la France de Louis XIV ou de l'Empire, c'est appeler la ruine du commerce, de nouvelles guerres et leurs conséquences.

Mais n'y aurait-il donc ni art ni mérite à concevoir des travaux qui ne coûtent rien à l'État, qui se paient par leurs revenus, en enrichissant les associations et le public?

Il nous semble que rien n'est plus facile que de projeter et d'élever un monument de plusieurs millions, en pierres de taille, avec colonnes, etc., et qu'il faut au contraire une grande habileté pour concevoir et exécuter un ouvrage solide et utile, au plus bas prix, et avec un capital remboursé dans un délai fixé par une portion des bénéfices qu'il donne au public.

D'après les considérations ci-dessus, adoptées par tous les hommes qui s'occupent d'économie politique, il paraît nécessaire et juste de décider qu'à l'avenir les grands ponts seront construits, réparés et entretenus par les produits des droits de passe, ou aux frais des villes qui en profitent, selon qu'il paraîtra plus convenable aux administrateurs de ces villes.

L'établissement des péages serait facultatif, et

on n'accorderait aux villes des droits de passe que sur les demandes des conseils, approuvées et sanctionnées par des ordonnances ou par des lois.

Toutefois on laisserait aux associations la faculté de construire de grands ponts à leurs frais et périls avec concession des péages, partout où les autorités locales en feront la proposition.

---

## DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

Depuis seize ans nous cherchons à montrer qu'il ne peut y avoir de commerce étendu et de prospérité sans une bonne navigation; que les dépenses en canaux sont comme perdues, si les rivières restent dans l'état de nature, sans digues, sans chemins de halage, sans barrages éclusés, la navigation actuelle étant suspendue en été par les sécheresses, en hiver par les inondations.

Nous avons également essayé de prouver que les améliorations des rivières ne peuvent être entreprises que par des compagnies exécutantes, et soumissionnées par elles, qu'après le rétablissement des droits de barrière sur les routes.

En 1818, les canaux de la Sensée, de l'Ourcq, et plusieurs autres ouvrages concédés à des compagnies, ayant été achevés dans un court délai, inspirèrent de la confiance, et tout faisait espérer que le gouvernement ne s'écarterait plus de la voie ouverte par Henri IV et Louis XIV, et suivie avec persévérance par les Anglais.

A chaque session, on remarquait dans les discussions des deux chambres sur les projets de loi des canaux, plus de lumières et de maturité, et l'intention de n'admettre que les propositions conformes aux principes d'économie politique.

Le rapporteur d'une commission de la Chambre

des députés, M. Héricart de Thury, défendit cette opinion avec chaleur; et voulut bien prendre pour épigraphe le passage suivant de l'introduction de l'*Histoire de la navigation intérieure* que nous avons publiée.

« Les concessions des canaux sont de toutes les » spéculations celles qui offrent le plus de chances » de bénéfices; mais pour que les canaux à faire » soient productifs et soumissionnés, il faut que les » rivières qu'ils feront communiquer soient facile- » ment navigables; et comme un gouvernement est » dans l'impossibilité d'améliorer et d'entretenir, » il nous paraît indispensable que, préalablement, » l'État concède à des compagnies les canaux exé- » cutés et les rivières navigables, à la condition de » faire dans un délai déterminé les ouvrages né- » cessaires. »

Nous nous sommes efforcé de développer ces principes, d'en faire l'application, et de combattre un système contraire. Cependant le gouvernement rentrant dans la marche suivie à la fin du dernier siècle et sous l'empire, a confirmé les résultats annoncés.

Nous nous proposons d'indiquer de nouveau les causes des erreurs, les moyens de les prévenir, et de compléter en peu d'années le système de navigation intérieure.

Les personnes étrangères à l'art, et les hommes du monde les plus influents, ne jugent souvent du mérite des travaux que par les difficultés vaincues;

ils n'admirent que les montagnes percées, les colonnes entassées, les masses de construction élevées, et ne tiennent compte ni des chances de perte, ni des inconvénients du luxe dans les travaux.

Lorsque le canal de Languedoc eut ouvert la communication des deux mers, la France, fière de cet utile et beau monument, et l'Europe attentive et juste en publièrent les merveilles; mais bientôt le public, séduit par la magnificence des ouvrages que l'art commandait dans cette localité, confondit dans sa pensée les mots *canaux et navigation*; on crut en France, en Angleterre, en Belgique, et sur le reste du continent, qu'on ne pouvait naviguer avec sûreté, commodité et rapidité que sur des canaux artificiels; que les rivières ne sont bonnes que pour fournir de l'eau aux canaux de navigation. Il est résulté de cette prévention générale que, pendant le XVIII^e siècle, la plupart des États n'ont entrepris que des canaux artificiels, et que ces ouvrages sont inutiles ou imparfaits, et que les rivières, plus nécessaires que les canaux, restent, surtout en France, dans l'état de nature, sans navigation pendant six mois.

Le gouvernement français et les provinces ont dépensé 32 millions au canal de Languedoc, 18 millions aux canaux de Saint-Quentin et Crozat, et avaient laissé la Garonne et l'Oise, où ils débouchent, dans leur état primitif. Des bateaux de 150 tonneaux vont en quatre jours de Cette à Toulouse

en traversant la chaîne de montagnes; et il faut à Toulouse partager cette charge sur deux ou trois bateaux pour descendre la superbe rivière de la Garonne, où quelques millions dépensés en trois ans assureraient une navigation régulière, rapide, et aussi utile au pays que le grand canal.

Dans les derniers temps, le gouvernement, séduit par le même prestige, ne s'est occupé que des canaux; mais quand il aura dépensé 150 millions pour en achever plusieurs, et quand il consacrerait plus de 500 millions aux autres canaux projetés, la France n'aurait pas encore une bonne navigation intérieure, puisque les rivières qui devraient les réunir ne servent qu'à les séparer, et à empêcher qu'ils ne soient productifs. Il semble en être ainsi de tous les actes des gouvernements lorsque les décisions sont prises sans enquêtes préalables, par des hommes étrangers aux spécialités, aux besoins de l'agriculture, des manufactures, et aux vœux du commerce.

Le pays aurait tout à gagner, en confiant les améliorations à des associations responsables qui s'enrichissent par le succès ou se ruinent par les fautes. Leur intervention est une épreuve qui fait le départ entre les projets imaginaires et utiles.

Mais dans les États les mieux réglés, lorsque le ministère peut s'affranchir de telles mesures prescrites par les institutions, il s'en écarte sous le prétexte spécieux de la sûreté, de la gloire nationale; chaque décision prise sans investigation, sans con-

trôle public, est presque toujours une faute, souvent même une calamité.

Les gouvernements de l'Angleterre, des Pays-Bas, ont voulu, comme le gouvernement impérial, ordonner, exécuter des canaux sur les fonds publics, et aucun de ces ouvrages n'a rendu ou ne rendra probablement pas même les frais d'entretien; le capital est donc perdu, puisque la même somme, employée à d'autres ouvrages moins fastueux et plus utiles, eût payé l'intérêt des fonds, et procuré au pays de grands avantages.

Ainsi les bonnes intentions, les lumières, le génie même du chef d'un gouvernement ou d'un premier ministre, ne garantissent point le pays des fautes et des pertes. Lorsque les décisions sont prises sans consulter le public, l'erreur de la veille ne sert pas de conseil le lendemain; un ministre n'estime souvent la puissance que par le plaisir de l'action et les chances de renommée. Le faste, les monuments promettent une gloire facile, mais le public qui paie devient victime de toutes les dépenses que sa raison, plus prévoyante que le génie, ne jugeait pas nécessaires et ne demandait pas.

On exposerait sans doute le pays à un inconvénient plus grave en consultant sur les améliorations à faire les classes peu aisées, qui, vivant au jour le jour, sans instruction, sans prévoyance, s'alarment des changements et les repoussent de leurs vœux.

Mais il existe en France une population nombreuse de propriétaires, de négociants éclairés, que

n'influencent pas les habitudes, les préjugés, qui peuvent donner sur chaque question à résoudre des solutions complètes, et créer, en s'associant, les améliorations qui nous manquent.

Des canaux ont été entrepris en France, les uns par le gouvernement, les autres par des compagnies. Les résultats contraires qui ont été obtenus justifient nos observations, et conduisent au meilleur système; il est temps encore de profiter de cette expérience, puisque la plupart des importantes communications restent à ouvrir.

Une bonne navigation intérieure n'est pas seulement utile à la prospérité publique, elle est devenue nécessaire à la sécurité, à la stabilité et à la puissance de l'État. En laissant plus long-temps les rivières comme abandonnées, la plupart des 277 arrondissements, sans commerce, sous le poids de charges excessives, ne paieraient les impôts qu'avec des difficultés toujours croissantes; on verrait bientôt la culture de la vigne délaissée, les fabriques se fermer, plusieurs millions d'ouvriers sans travail, la France de plus en plus tributaire du commerce étranger. Une stagnation mortelle frapperait les contrées les plus favorisées par le sol, le climat et d'heureuses institutions.

Le ministère animé des meilleures intentions ne peut manquer de reconnaître qu'il suffira d'une bonne législation des travaux publics pour procurer à la France de nouvelles sources de richesses, et faire fleurir toutes les branches d'agriculture et

des manufactures. Pour hâter l'exécution des améliorations qui nous manquent, nous essaierons de nouveau de discuter les questions à résoudre, et de combattre les oppositions, les préjugés et les obstacles à vaincre.

Nous pensons que le gouvernement doit donner à des compagnies exécutantes la concession à perpétuité de tous les canaux achevés ou commencés, et des rivières navigables et flottables; c'est le seul moyen d'obtenir une bonne navigation intérieure, sans laquelle nul grand commerce n'est possible. Si l'État continue de conserver la propriété de quelques canaux, du canal de Neuf-Fossés, par exemple, et d'en laisser l'entretien à l'administration de la guerre, qui depuis trente ans n'a pas fait d'améliorations et de réparations; tous les canaux du Nord qui viennent aboutir des places de la Flandre et de l'Artois à ce passage forcé, ne rempliront point le but qu'on s'était proposé; le pays ne retirera pas les avantages qu'il avait droit d'attendre des travaux entrepris sur la ligne de Dunkerque à Paris. Les commerçants et les contrées qui ont payé les dépenses n'ayant aucune action à exercer contre l'administration de la guerre, continueront à éprouver des retards et des pertes incalculables.

Le gouvernement occasione au pays un plus grand préjudice en se réservant de même la navigation de la haute Seine et de l'Yonne, ou viennent déboucher les canaux de Bourgogne, du Nivernois,

du Centre, de Briare, d'Orléans et de la Loire, et la navigation de la Saône, la plus belle rivière de France, où se réunissent les canaux de Monsieur, de Bourgogne et du Charolais. L'état d'imperfection de ces rivières repousse le commerce des canaux intermédiaires, fait perdre à la France l'intérêt et le capital des sommes empruntées et dépensées en canaux. Le voiturage des marchandises ne peut se faire que par terre et à grands frais; les grandes routes sont dégradées, et la cherté des transports met obstacle à la prospérité du commerce.

Le perfectionnement des rivières est donc indispensable et urgent; maintenant cette nécessité est si bien reconnue que les conseils généraux sont unanimes sur ce point dans leurs votes. Mais dans le choix des moyens, il est probable que des avis contraires seront proposés, fortement appuyés, et suspendront les décisions du ministère. Les personnes les plus influentes demanderont que l'État prenne les ouvrages à sa charge; d'autres, en plus grand nombre, prétendront que les ouvrages sur les rivières inonderont le pays, nuiront aux riverains, imposeront au commerce de nouvelles charges.

Nous répondrons aux uns et aux autres par des faits.

Lorsqu'un gouvernement veut exécuter lui-même, ne connaissant que rarement les besoins des campagnes, il se laisse souvent séduire par les souvenirs des grands règnes, les doctrines des

anciennes académies, et les prédilections du peuple des capitales ; il ordonne de préférence, comme en Angleterre, en Belgique, et même en France, des ouvrages fastueux, très difficiles et, par cela même, improductifs, comme les canaux Calédonien, du Rhin à la Meuse, du Nivernois, et les canaux latéraux à la Meuse à la Loire. Maintenant les hommes expérimentés reconnaissent que ces canaux ne rendront pas les frais d'entretien, et qu'on ne devait pas les ouvrir.

L'intérêt public commande également de n'entreprendre que des ouvrages nécessaires, et de les exécuter au plus bas prix possible. Une compagnie responsable peut seule résoudre ce grand problème. Si elle se trompait, elle paierait seule ses erreurs ; le public n'est jamais appelé à partager que ses succès.

La canalisation d'une rivière nous paraît en général préférable à un canal latéral ou artificiel ; la dépense des travaux de perfectionnement et les droits de navigation sont plus faibles ; on n'ôte pas aux riverains l'usage d'un droit établi ; on rend la communication plus facile pour tous, on augmente la valeur de toutes les propriétés ; personne ne perd par une amélioration utile à tous.

Lorsqu'on ouvre un canal parallèle à une rivière navigable, on est forcé, par respect pour des droits acquis, de conserver la navigation naturelle plus mauvaise mais peu imposée. Les bateliers, cédant à l'influence de l'habitude, et préférant la

gêne et le danger à une dépense en droits de passe, aiment à suivre l'ancienne ligne ; ils comptent, comme tous les hommes, sur leur habileté et leur bonheur, et s'exposent sans peine à des périls qu'ils ont heureusement bravés la veille. La leçon du malheur ne suffit pas pour les déterminer à suivre une voie nouvelle, plus prompte, plus sûre, en définitive moins chère pour le commerce. Ainsi les marins d'Angleterre et de Hollande continuent à affronter les chances de la mer, et préfèrent la navigation maritime au trajet plus court des canaux du Rhin à la Meuse et à l'Escaut, et du canal Calédonien. Ce dernier canal n'est utile qu'aux bâtiments à vapeur, inconnus lorsque le projet en fut adopté. En France, les bateliers probablement suivront aussi la Loire, surtout en descendant, de préférence au canal latéral.

Ainsi les canaux artificiels ouverts pour remplacer une navigation naturelle coûtent beaucoup plus que le perfectionnement des rivières, servent peu, ne rendent pas les intérêts des capitaux, et ne peuvent être entrepris que par les gouvernements, qui, ne retirant pas de revenus des fonds publics dépensés, considèrent avec raison cet emploi comme plus avantageux que tous les autres.

Une compagnie exécutante, étudie, consulte, et ne sacrifie ni au luxe, ni aux prédilections dans le choix des travaux et des hommes ; elle exige l'utilité dans les projets, l'économie dans l'exécu-

tion, le zèle, le talent et l'expérience dans la direction; elle ne se confie qu'aux plus habiles. Les travaux sont plus rapidement exécutés et toujours bien entretenus. Les erreurs sont plus rares, plus tôt réparées, et ne sont jamais supportées par le public.

Les compagnies doivent être autorisées à faire rédiger les projets par des ingénieurs de leur choix, et à les exécuter tels qu'elles les présentent. Si l'administration veut changer les projets, imposer des directeurs, même des surveillants, elle repousse les associations recommandables; elle prend sur elle la responsabilité des travaux; elle s'expose sans avantages à des grandes chances de pertes. Plusieurs évènements ont confirmé ces conjectures que nous avions depuis long-temps présentées. L'administration n'impose pas à chaque malade, à chaque plaideur, un médecin ou un avocat; elle laisse à chacun pleine liberté, mais elle exige, et avec raison, que l'on ne choisisse que parmi les personnes reçues. L'art de l'ingénieur n'a-t-il pas aussi ses conjectures, ses difficultés, n'exige-t-il pas la même confiance? Il faut laisser aux inventeurs la possibilité d'exécuter, de se tromper, lorsque les tentatives ne coûtent rien à l'État; cent découvertes doivent être essayées avant d'en trouver une profitable. Lorsque le trésor paie, toute novation est repoussée et devient comme impossible, parceque les tentatives sont souvent rui-

neuses ; on reste ainsi fort en arrière des autres nations, et de plus en plus leur tributaire.

Pour obtenir une bonne navigation intérieure, sans laquelle nulle prospérité n'est possible, plusieurs conditions semblent nécessaires : il faut laisser aux ingénieurs la faculté d'exécuter leurs projets tels qu'ils les proposent, lorsqu'une compagnie offre d'en payer les dépenses ; il faut autoriser les compagnies à désigner les ingénieurs, et accorder à perpétuité la concession des canaux et des rivières à canaliser.

Mais le perfectionnement des rivières, sans lequel nulle bonne navigation n'est complète, semble encore un problème très difficile à résoudre, qui partage les hommes de l'art les plus exercés et effraie les propriétaires riverains, le commerce et les compagnies. La certitude qu'on peut le résoudre partout, et l'espoir de convaincre le public, sont les principaux motifs qui nous ont déterminé à entreprendre l'ouvrage que nous publions.

Plusieurs ingénieurs ont proposé de resserrer le lit des rivières navigables pour augmenter pendant les sécheresses le tirant d'eau.

D'autres jugent nécessaire d'en creuser le lit, de draguer les bancs de sable, de couper les seuils, pour rendre la profondeur égale.

Mais ces travaux ne donnent pas dans les temps de crue une bonne navigation ; le fleuve plus resserré augmente de vitesse ; la remonte devient impossible. Une profondeur uniforme qu'on obtient

est trop faible partout, et pendant les sécheresses, même pour des bateaux à demi chargés.

Lorsqu'on établit des barrages en pierres de taille, se terminant à plomb, avec des écluses dans le lit même de la rivière, ces ouvrages sont quelquefois entraînés par suite des affouillements, et pendant les crues la navigation avec écluses placées à côté des barrages est très dangereuse, souvent même impossible en raison de la vitesse excessive des courants. En été l'eau manque; on ne passe qu'avec de faibles charges et de grandes dépenses.

Avant de présenter un projet de perfectionnement de nos fleuves, nous avons voulu étudier les travaux de France, des États-Unis, d'Angleterre, de Belgique, reconnaître les causes de destruction, les difficultés et les moyens de les prévenir : nous avons attendu la fin de nos expériences dans diverses localités. A l'aide de résultats obtenus, nous croyons pouvoir assurer que le projet de barrage que nous présentons satisfait à toutes les conditions de solidité, de durée et d'économie, et que, sans nuire aux propriétés riveraines, il procure une bonne navigation en toute saison.

Nous prendrons pour exemple le projet d'un barrage à construire sur la Haute-Seine, s'élevant dans les plus grandes eaux à 8 mètres 30 centimètres au-dessus de l'étiage, et dont le débou-

ché est réduit à 100 mètres aux ponts de Choisy, de Valvin, ayant cinq arches, de vingt mètres chacune.

Le barrage est divisé en trois parties ; le milieu, qui est fixe, a 100 mètres, et les cinq écluses de chaque côté ont ensemble 40 mètres d'ouverture.

A côté du barrage on ouvre un canal de dérivation avec sas et trois écluses de prise d'eau et de décharge à l'amont et à l'aval, ayant ensemble 30 mètres de passage. Ainsi la longueur totale du débouché, tant fixe que mobile, est de 210 mètres.

Le couronnement du barrage fixe est élevé à 2 mètres 50 centimètres au-dessus de l'étiage, et les radiers des écluses sont établis à 50 centimètres au-dessous de l'étiage. Les barrages sont projetés à des distances telles, que dans les plus basses eaux le tirant du fleuve ne peut être moindre de 2 mètres.

Les portes des écluses ayant des tourillons horizontaux et de fond, se manœuvrent de bas en haut par l'action des retenues d'amont qu'on fait arriver sous le radier et à l'aide de contre-poids. Un seul homme suffit pour les élever ou les abaisser en ouvrant ou fermant les vannes de communication.

Ces portes busquées, représentées sur la planche 1re, s'ouvrent en partie ; elles servent à graduer à volonté la dépense des eaux employées à

des usines et à porter l'eau immédiatement dans les aubes de la roue. Chaque roue ainsi placée aux écluses projetées sur la Seine, peut donner une force de deux cents chevaux, qui suffit aux laminoirs et forges des plus fortes dimensions.

Un pareil système n'est pas plus exposé que les portes verticales. Le courant, à ces passages, est tellement rapide, que nul dépôt ne peut y rester ; en cas d'avarie, des poutrelles posées dans les coulisses permettent de réparer ces ouvrages aussi facilement que les écluses ordinaires.

Nous nous sommes surtout attaché à donner au barrage le débouché nécessaire à l'écoulement des eaux pour prévenir les inondations. Les calculs que nous donnerons répondront à toutes les objections.

Par les dispositions précédentes, dans les temps d'étiage, on transforme la rivière en un canal profond, de peu de pente, où la navigation ascendante et descendante est également facile. A mesure que les eaux croissent, on baisse les portes, on augmente progressivement le débouché, et le niveau près du barrage est constant. Dans les grandes crues, toutes les écluses étant ouvertes, la rivière retrouvant le même débouché ne cause point d'inondation.

Le projet indiqué par la première planche a obtenu l'assentiment d'hommes de l'art expérimentés, et se trouve justifié par les travaux sem-

blables exécutés aux États-Unis, ou par nous dans le département du Nord.

Le barrage d'un fleuve construit avec les précautions et l'art nécessaires n'est ni plus exposé, ni plus difficile à entretenir que les barrages établis pour créer la chute d'une usine ; la dépense n'est plus élevée qu'en raison d'une longueur et d'une profondeur plus grandes, et des batardeaux à construire.

On remarque dans le projet du barrage une disposition nouvelle que nous jugeons indispensable. Le barrage très alongé à l'aval se relève à son extrémité, dans le but de donner à l'eau une direction ascendante, de lui ôter son action et de prévenir tout affouillement. Par une précaution analogue, nous avons arrêté les affouillements qui auraient emporté une écluse, et la fosse déjà creusée s'est bientôt remplie par les atterrissements naturels.

Le barrage projeté remplit trois destinations : il fait perdre la chute de la rivière sur une place préparée et défendue contre l'action des courants ; il donne par le pont une communication utile au pays ; il sert à créer une grande puissance plus avantageuse encore sur une rivière navigable, où les transports faciles de matières premières et des produits assurent le succès des manufactures.

Le canal de dérivation commence à l'amont du

barrage, et finit à l'aval, à des points où la vitesse de la rivière n'est pas sensiblement altérée par le barrage; ainsi les bateaux pourront entrer dans le canal et en sortir sans difficulté, quel que soit le niveau de l'eau. Les digues et les bajoyers des écluses étant plus élevés que les plus hautes eaux, le canal sera une gare où les bateaux stationneront pendant les glaces et les crues extraordinaires.

On remarque à l'aval de chaque barrage des bassins larges et profonds creusés par la violence des courants, et plus loin des bancs de gravier et de sable déposés aux points où la vitesse diminue. Ces écueils rendent le passage des écluses en rivière et des anciens ponts très dangereux; non seulement le courant est excessif, mais il changé brusquement de direction et jette souvent les bateaux sur les atterrissements. On est forcé de suspendre la navigation, soit dans les crues, soit dans les basses eaux, et le fret est augmenté par les retards et les assurances contre les dangers. Ces inconvénients, inhérents aux projets d'écluses en rivière, sont prévenus par le nouveau projet.

A chaque barrage on aura trois produits : 1° les droits de navigation; 2° les droits de passage sur les ponts; 3° la location des usines. Ces revenus suffiront pour acquitter les frais de réparation des ouvrages et les intérêts des capitaux; et on peut compter en outre que les bénéfices croîtront

à mesure que les autres branches des canaux et les rivières seront perfectionnées.

Dans le règlement des tarifs, on fixera des droits tels que le fret de la navigation descendante n'augmentera pas, et que celui de la navigation ascendante diminuera beaucoup.

Le projet de barrage proposé pouvant s'appliquer à toutes les rivières, il assurera surtout des produits proportionnés aux dépenses. Des associations offriront de se rendre concessionnaires à leurs frais et périls des travaux qui manquent; ces ouvrages rendront productifs les canaux payés par l'État, qui retirera alors l'intérêt des 150 millions consacrés aux ouvrages entrepris.

Le gouvernement parviendra dans peu à ces résultats en adoptant les principes de législation de Henri IV et de Louis XIV, principes long-temps abandonnés pendant que l'Angleterre savait les adopter et fonder par eux sa grandeur.

Le gouvernement n'a plus besoin d'une plus longue épreuve pour s'assurer des dangers de son intervention dans les entreprises. Des emprunts à un taux élevé, des augmentations dans la dépense, des réductions dans les recettes présumées, des primes à payer par les retards ne sont encore que les plus faibles inconvénients de la marche adoptée. Le système actuel repousse les compagnies, empêche d'exécuter des travaux indispensables, d'occuper les ouvriers sans travail; il occasione au pays

les plus graves préjudices ; car le repos forcé d'un million d'ouvriers est une perte par an de 500 millions, et une cause de mécontentement et de malheurs publics.

Les compagnies exécutantes sont maintenant repoussées par des obstacles insurmontables : les oppositions de l'administration de la guerre, les contestations sur les projets, les retards par les discussions, des modifications dangereuses ; enfin la certitude que les nouveaux ouvrages resteraient improductifs, parceque l'État conserve des canaux et des rivières qu'il ne peut améliorer.

Lorsque les compagnies sauront qu'on peut, sans de grandes dépenses, rendre la navigation des rivières aussi prompte que celle des canaux ; que l'État est décidé à céder aux associations les canaux entrepris et les rivières à perfectionner ; qu'il veut encourager comme autrefois les concessionnaires par des titres honorifiques, tous les travaux utiles seront soumissionnés, et en peu d'années partout entrepris. Les classes ouvrières, enrichies par le travail, feront prospérer l'agriculture et les manufactures maintenant en souffrance ; la navigation, étant plus rapide et meilleure, les frais de transport et de fabrication seront réduits, notre commerce prendra au dehors une extension maintenant impossible.

Nous ne cesserons de le répéter, les seules dispositions à prendre pour obtenir une bonne navi-

gation intérieure et assurer une prospérité durable, peuvent se réduire aux suivantes :

Le gouvernement concédera à perpétuité à des compagnies exécutantes les canaux achevés ou commencés et les rivières navigables et flottables, à la condition d'exécuter dans un délai déterminé les travaux d'amélioration jugés nécessaires.

Ces compagnies adjudicataires devront terminer les ouvrages dans un délai de cinq ans, et les entretenir constamment en bon état, de manière à assurer un trajet au moins de seize lieues par jour en descendant, et de treize lieues en remontant, en retranchant un sixième de lieue par écluse à traverser.

En cas de retard et de chômage prolongé au-delà d'un terme fixé par an et par canal, chaque compagnie sera responsable des pertes causées aux négociants et aux bateliers.

Lorsqu'une association de propriétaires et de capitalistes aura terminé à l'époque fixée les ouvrages, et fait constater que les conditions du marché ont été remplies, les six principaux associés dénommés par le contrat recevront les distinctions honorifiques accordées par Henri IV, Louis XIII et Louis XIV aux concessionnaires des canaux de Briare, du Languedoc et des canaux de dessèchement.

Les obligations imposées à chaque compagnie de canaux donneraient au public et aux autres associations l'assurance que la navigation ne serait

jamais interrompue sur les lignes ouvertes. Par ces garanties, de nouvelles associations s'empresseraient de soumissionner et d'exécuter les embranchements utiles. Plus la navigation deviendrait étendue et parfaite, et plus les premières entreprises donneraient de bénéfices.

Les mesures proposées étant d'abord appliquées aux canaux entrepris par l'État au moyen des emprunts, contribueraient à diminuer les augmentations de dépense annoncées. Ces canaux isolés débouchant dans des rivières peu navigables, étant continués aux frais du gouvernement, ne rendraient pas les frais d'entretien; tandis qu'entre les mains des compagnies, le produit s'élèverait au-delà de l'intérêt du capital d'après les motifs exposés plus haut.

Nous sommes loin de proposer de violer les contrats passés, de les modifier d'aucune manière; tout doit conseiller et prescrire au contraire de les observer avec un respect religieux pour la loi, qui doit être inviolable dans un gouvernement représentatif. Mais l'État a le droit de mettre par adjudication publique et aux conditions les moins onéreuses une autre compagnie en son lieu et place, et de la charger, sous sa garantie, des obligations contractées avec les prêteurs.

Nous prendrons pour exemple le canal de Bourgogne. Le gouvernement doit fournir six millions en trois ans pour terminer ce canal; après ce délai, il sera tenu, sur les produits des péages,

de payer les frais de répartition et de perception, et de donner aux prêteurs l'intérêt des fonds, une prime, et en outre une portion de l'excédant, s'il existe. Le gouvernement concéderait ses droits sur ce canal à une association qui s'engagerait à le terminer dans un délai fixé, à entretenir toujours les ouvrages en parfait état, et à donner aux prêteurs la portion des éventualités réservées par le contrat primitif.

Il ne serait nullement nécessaire de s'entendre avec les compagnies prêteuses, et de leur demander leur adhésion, puisque l'État resterait responsable de la nouvelle association, après avoir exigé les garanties nécessaires. Ce contrat serait surtout favorable aux prêteurs en assurant le prompt achèvement des canaux et leur parfait entretien. Il paraît évident que dans le cas de concurrence on devrait donner la préférence à l'association des prêteurs, qui deviendrait alors une véritable compagnie exécutante.

Mais il faut encore rappeler que de tels arrangements, commandés par l'intérêt public, ne seront possibles que lorsque le gouvernement aura décidé que le perfectionnement de toutes les rivières sera confié à des compagnies, car, pour le cas cité, le canal de Bourgogne ne pouvant donner aucun revenu net avant le perfectionnement de la navigation des rivières de la Saône, de l'Yonne et de la Haute-Seine, l'État ne trouverait pas de compagnie pour un seul ouvrage. La concession des

rivières est donc une mesure préalable et indispensable.

Il faut en outre que l'État cesse de payer les réparations des routes, c'est-à-dire les frais de transport; qu'il ne détourne plus le commerce des canaux pour l'attirer sur les routes; il empêcherait à la fois la soumission des canaux, l'établissement d'une bonne navigation et la restauration des routes. Amener le public à demander le rétablissement des barrières est donc le secret du succès de l'opération des canaux, et le seul moyen de prévenir les pertes annoncées. Nous sommes ainsi ramené à la même solution de la question générale.

D'après ce qui précède, on doit reconnaître que l'établissement d'une bonne navigation et le perfectionnement des routes seront le résultat d'une législation qui mettra les frais de construction et de réparation des chemins et des canaux à la charge de ceux qui en profitent; qui fixera le tarif des rivières et canaux en raison des améliorations, et les droits sur les routes d'après les dégradations faites. La durée de chaque concession calculée par les dépenses et les produits probables sera réglée par des adjudications.

Conserver le système actuel, c'est ôter toute chance de prospérité à la moitié de la France, qui manque de communication et se trouve condamnée à payer pour l'autre moitié plus riche.

Nous avons vu que le gouvernement pouvait en quelques années satisfaire les besoins du pays, et

donner sans dépenses publiques une bonne navigation, en concédant à des compagnies les canaux entrepris et les rivières canalisées. Mais des personnes qui veulent comme le public ces résultats, repoussent cependant les seuls moyens de les faire obtenir ; elles renouvellent contre les droits de navigation les objections faites sur les barrières des routes, et demandent même la suppression des péages établis.

La suppression des droits sur les rivières est sans doute motivée, lorsque nul ouvrage d'amélioration n'a été entrepris; mais plus l'état de nos rivières est défectueux et nuisible au commerce, plus il est nécessaire d'en perfectionner la navigation, et de lier par elles nos canaux qu'elles ferment. Ces améliorations ne pouvant être obtenues que par les produits à concéder, il faut donc maintenir les droits actuels et les augmenter en raison des dépenses utiles ou des travaux nécessaires.

L'expérience montre que plus la navigation est perfectionnée, et plus le fret diminue, malgré l'augmentation des droits, par suite de l'économie du temps et des frais. On est parvenu en Angleterre, sur la Tamise, en Belgique, et particulièrement en France, sur l'Escaut, à réduire successivement le fret d'un cinquième, d'un quart, et même de moitié, à mesure qu'on élevait dans le même rapport les droits pour le remboursement des ouvrages d'art exécutés par des compagnies.

En Angleterre, le salaire du batelier n'est que

le tiers du prix du fret ; les deux autres tiers servent à payer les droits des canaux ou des rivières canalisées. En France, le salaire du batelier s'élève à dix et vingt fois les péages, parceque la navigation, interrompue plusieurs mois chaque année, est toujours difficile; il faut indemniser le batelier des retards et des frais. On évalue en France la perte des transports par eau aux sept dixième de la dépense, et à plus de 200 millions, sans compter le préjudice causé par les transports sur des routes parallèles aux rivières navigables.

Les améliorations de l'Angleterre n'ont été obtenues que depuis soixante-quinze ans, et par la seule influence de la législation, qui met au compte des voituriers les dégradations et les frais d'entretien des routes, et donne à des associations les canaux et les rivières. La rapidité et l'économie sur les transports ont augmenté la prospérité du commerce et la puissance de ce pays.

Lorsque le gouvernement français adoptera une législation analogue, des associations se formeront, et prendront de même à leurs frais et périls l'amélioration des rivières, l'achèvement des canaux. Les premières compagnies, les plus entreprenantes et les plus habiles, retireront d'immenses bénéfices, et soulèveront l'envie; mais un tel succès, qui ne s'obtient que par des avantages publics, encouragera les capitalistes les plus timides à se réunir en association, et déterminera l'exécution de tous les travaux utiles. La confiance en Angleterre n'a été

fondée que lorsqu'on a reconnu que le perfectionnement des rivières et l'ouverture des canaux (1) donnaient la chance d'un bénéfice de cinq, dix et même dix-huit capitaux pour un, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

(1) LISTE

DES PRINCIPAUX CANAUX, DOCKS, ETC., D'ANGLETERRE qui rendent au-delà des fonds dépensés.

| NOMS DES CANAUX, DOCKS, ETC. | VALEUR D'UNE ACTION | | INTÉRÊT par ACTION. |
|---|---|---|---|
| | PRIMITIVE. | VÉNALE. | |
| **CANAUX.** | | | |
| Ashton et Oldham | 2448 | 3750 | 162 |
| Barnsley | 4000 | 7000 | 250 |
| Birmingham | 437 | 6500 | 312 |
| Coventry | 2500 | 27500 | 1100 |
| Forth et Clyde | 10020 | 14750 | 625 |
| Grande jonction | 2500 | 7550 | 254 |
| Glamorganshire | 4315 | 5750 | 325 |
| Grontham | 3750 | 4750 | 225 |
| Leeds et Liverpool | 2500 | 9500 | 400 |
| Leicester | 3500 | 10000 | 400 |
| Monmouthshire | 2500 | 5000 | 250 |
| Metton Mowbray | 2500 | 6250 | 275 |
| Oxford | 2500 | 18500 | 800 |
| Peakforest | 1950 | 3550 | 150 |
| Somerset Wal | 2500 | 4250 | 250 |
| Stafford et Worcester | 3500 | 18750 | 1000 |
| Shrewsbury | 3125 | 5250 | 250 |
| Stour Bridge | 3625 | 8500 | 425 |
| Stroudwater | 3750 | 11250 | 575 |
| Svanser | 2500 | 6000 | 350 |
| Trent et Mersey | 2500 | 46250 | 1850 |
| Warwick et Birmingham | 2500 | 6250 | 275 |
| Warwick et Napton | 2500 | 5500 | 275 |
| **DOCKS.** | | | |
| West India | 2500 | 4862 | 250 |
| **DISTRIBUTION DES EAUX.** | | | |
| Liverpool corporation | 2500 | 9500 | |
| Liverpool Bootle | 2500 | 5375 | |

Nous cherchons à montrer depuis quinze ans que l'avenir des agriculteurs, des fabricants et de toute la France dépend de la décision du gouvernement sur ces importantes questions d'économie politique.

Si l'administration se réserve le droit exclusif d'exécuter elle-même les canaux, les travaux seront limités à l'étendue maintenant très bornée de ses ressources; elle sera forcée de choisir de préférence les ouvrages qui intéressent les grandes villes mieux représentées ; ainsi des entreprises en petit nombre seront tentées et payées par la France et seulement profitables à quelques localités.

Si elle lègue ses pouvoirs aux conseils généraux du département, les mêmes inconvénients subsisteront, car la plupart des améliorations seront de même ajournées; et les travaux entrepris aux frais de tout le département, ne seront avantageux qu'aux principales villes dont les membres au conseil ont plus d'influence.

Dans ces deux cas le but est également manqué : on ne fait pas, on empêche d'entreprendre, et on néglige les cantons éloignés du centre.

En confiant, au contraire, la restauration et l'entretien des routes aux soins des principaux contribuables de chaque canton, et l'ouverture des canaux, des docks, des travaux en rivière et des routes neuves, à des associations de propriétaires et de capitalistes, on arrive, sans sacrifices du trésor, à créer toutes les améliorations nécessaires à la

prospérité publique, et à donner de l'occupation à tous les ouvriers.

L'organisation des compagnies exécutantes exige l'intervention comme arbitres des principaux propriétaires nommés commissaires de canton pour régler à l'amiable les indemnités de terrain, en conservant toutefois le recours aux tribunaux et la législation actuelle sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi les mesures à prendre pour assurer immédiatement la prospérité de la France n'exigent aucune loi nouvelle; il suffit de fixer par des ordonnances les fonctions arbitrales des commissaires, et les conditions à remplir par des compagnies exécutantes. Les projets de règlement que nous proposons pour la concession des canaux et l'entretien des routes réunissent les principales dispositions à prendre.

Après avoir indiqué les moyens de donner à la France les communications qui lui manquent, nous croyons devoir examiner les reproches faits aux ingénieurs d'avoir dépassé dans l'exécution des canaux entrepris l'évaluation des dépenses.

Les ingénieurs des ponts et chaussées dans leur service ne sont jamais appelés qu'à donner des avis, qu'à présenter des projets. Leurs propositions, toujours soumises à divers conseils et à des autorités supérieures, ne manquent que très rarement d'être modifiées. Comme les examens demandent souvent plusieurs années,

l'auteur d'un projet est rarement chargé de son exécution. Nulle autorité n'est laissée aux ingénieurs dans le choix des personnes et des moyens, ils ne peuvent donc être responsables des travaux.

Les ouvrages d'ailleurs ne sont entrepris que long-temps après avoir été étudiés, et lorsque des variations impossibles à prévoir dans le prix des journées et des matériaux ont été apportées par des circonstances extraordinaires, comme dans la dernière période de quinze ans. A aucune époque la France et tout autre pays n'étaient passés aussi brusquement d'un état de trouble intérieur, de guerre générale, à un état de profonde paix ; d'un gouvernement arbitraire, à un gouvernement bien réglé ; de la stagnation complète du commerce maritime, à une activité extraordinaire. On pouvait prévoir l'heureuse influence du pacte fondamental, mais il était au-dessus de la prescience humaine de deviner un accroissement aussi rapide d'industrie, et cet élan général qui a porté les particuliers à tenter des entreprises au-delà même de leurs ressources.

L'accumulation rapide des richesses, la multiplicité des travaux particuliers, l'abondance des capitaux étrangers plus attirés par la sécurité d'un bon gouvernement que par l'attrait de grands bénéfices, ont fait doubler sur quelques points les prix des terrains, des journées, des matériaux, et par conséquent des ouvrages.

A ces causes d'augmentation, il faut ajouter les

inconvénients du mode d'expropriation pour cause d'utilité publique, qui expose le gouvernement à payer deux et trois fois au-delà des valeurs vénales courantes. Ainsi les projets rédigés antérieurement ont dû coûter beaucoup plus que les estimations premières, et il ne dépendait pas des ingénieurs de prévoir et de prévenir un excès de dépenses, qui n'est que le résultat d'un rapide accroissement de prospérité.

Il eût été préférable, sans doute, de confier les travaux à des compagnies exécutantes à leurs frais et risques ; mais presque tous les capitalistes craignent avec raison de s'engager dans ces entreprises; ils connaissent les obstacles qui s'opposent au succès; et leur intervention n'est possible qu'après avoir levé les difficultés que nous avons signalées.

Plusieurs personnes soutiennent que le pays perdra les 150 millions dépensés en canaux, ou du moins les 50 millions et plus d'augmentation; qu'il ne fallait pas les entreprendre, et qu'on doit en abandonner plusieurs dans leur état actuel d'imperfection.

Reportons-nous à 1816, à cette époque de fermentation, où l'on comptait autant d'opinions que de provinces et d'hommes supérieurs, où quatre cent mille personnes furent tout-à-coup renvoyées des armées et des administrations; c'était alors, comme maintenant, une nécessité d'employer les capitaux morts, et d'occuper les hommes oisifs par de grands travaux. Les canaux entrepris ont

donné de l'aisance à cent mille familles; et maintenant l'état de gêne des ouvriers et la stagnation du commerce doivent être attribués à la rareté toujours plus grande des ateliers à Paris et dans l'intérieur.

Ainsi les grands travaux étant une condition de stabilité, il vaut mieux les entreprendre par le plus mauvais système, même par emprunt, que de les ajourner. Nous pouvons émettre cette opinion, puisque nous nous sommes prononcé dans le temps contre le choix des projets entrepris et le mode de leur exécution.

Après l'évènement, la critique est facile, mais elle serait tellement funeste, si on empêchait l'achèvement des travaux, qu'il nous semble plus important de la combattre que d'empêcher même de nouveaux emprunts pour les canaux.

De toutes les dépenses faites par l'État, il n'en est pas de plus profitables au pays que des travaux intérieurs; les capitaux répartis entre les classes les plus utiles répandent l'aisance de proche en proche, et les capitalistes, en plaçant leur fortune en actions de canaux, associant leur avenir à la chose publique, sont plus intéressés à la prospérité générale. Il est d'ailleurs à remarquer que les emprunts des canaux ne donnent pas aux prêteurs les bénéfices des rentes achetées par les étrangers, et beaucoup moins que les fonds employés aux canaux d'Angleterre, où l'intérêt de l'argent est cependant beaucoup plus faible qu'en France.

*k.*

Ainsi, dans notre opinion, le pays doit de la reconnaissance au directeur général des ponts et chaussées qui a ordonné, et aux ingénieurs qui ont exécuté en quatorze ans plus de travaux de navigation que dans les quatorze siècles précédents. Nous devons même dire que M. Becquey a cherché à exciter l'émulation et la confiance des compagnies exécutantes ; qu'il a offert de leur céder de grandes entreprises, qu'il a tenté tout ce qui était en son pouvoir pour les déterminer, et que sa sollicitude a préparé le succès prochain des améliorations qui restent à faire.

Il eût été très avantageux de concéder à perpétuité les canaux commencés aux compagnies exécutantes, qui auraient demandé les moindres sommes pour les achever à leurs risques et périls, et les maintenir toujours en bon état. Mais les capitalistes ont repoussé ce système, maintenant le seul admissible. Il est temps encore d'y avoir recours ; on pourra prévenir toutes les pertes, et retirer, soit directement ou indirectement, un intérêt même élevé de tous les fonds payés ou promis.

Si le gouvernement adopte l'ancienne législation de France, celle d'Angleterre et de tous les pays qui ont une bonne navigation ; s'il offre de donner à des compagnies exécutantes la totalité des ouvrages achevés, entrepris ou projetés, nous sommes certain qu'il s'en présentera maintenant en assez grand nombre pour terminer les ouvrages commencés, et perfectionner la naviga-

tion de nos rivières. Alors les anciens ouvrages deviendront très productifs par les nouveaux, et l'État retirera un intérêt direct suffisant de tous ses capitaux avancés.

Cette mesure semble également commandée par des considérations politiques; il faut de nécessité, ou dépenser chaque année 200 millions en ouvrages utiles, ou réduire les impôts de cette somme, ou enfin employer l'armée aux travaux. Il suffit de parcourir les ateliers et les campagnes pour constater la crise des agriculteurs et des manufacturiers, et en reconnaître les causes. Le peuple, sans travail et dans la misère, ne consomme pas assez; les produits du sol et des fabriques, sans acheteurs, sont sans valeur. Par de grands travaux les ouvriers deviendront sans doute rares et chers, c'est précisément le but qu'il faut se hâter d'atteindre; car sans cet accroissement du prix des journées, nulle prospérité n'est possible.

On compte dans chaque département plusieurs entreprises utiles à faire, des canaux à ouvrir, des rivières à perfectionner, des mines et carrières à exploiter; beaucoup d'hommes éclairés, zélés, disposés à s'associer. Lorsque le gouvernement donnera le droit de faire et le pouvoir d'empêcher d'injustes oppositions, la France fera avant quinze ans des progrès plus rapides que dans les premières années de la restauration; et par la même influence du meilleur gouvernement, toutes les traces de la détresse actuelle disparaîtront rapidement.

Si au contraire on veut continuer le passé, laisser les canaux et les rivières dans le domaine public, ne pas favoriser l'esprit d'association, on ne doit espérer, même par des emprunts considérables, ni bonne navigation intérieure, ni prospérité certaine dans les branches principales du commerce et de l'agriculture. On verra, comme maintenant, l'hectolitre de blé à 16 francs dans les ports, et à 26 francs dans les départements intérieurs; les échanges seront toujours difficiles, les travaux rares, les fabriques en souffrance; nul avenir ne serait laissé à la France. Nous terminerons cet article, comme les précédents, en demandant avec instance qu'on laisse faire, et qu'on ne sacrifie pas les choses aux hommes, la restauration au système de l'empire, la France aux grandes villes.

---

## DES PORTS DE MER.

Il faut employer des armées et des millions pour unir, par un canal artificiel, deux rivières ou deux grandes villes, et à peine les contrées à dix lieues de distance profitent-elles de cette navigation, lorsque les chemins qui y conduisent sont peu praticables.

En ouvrant avec moins de frais un port commode où les vaisseaux entrent à toute marée, restent à flot à l'abri des avaries, on établit une communication entre ce port et tous les ports du monde, on crée avec moins de dépenses la navigation la plus étendue.

Mais un port n'exerce de même que peu d'influence sur la prospérité des contrées voisines, lorsqu'une navigation intérieure et régulière ne vient point se lier à la navigation maritime. Les frais de transport augmentent le prix des marchandises, en réduisent la consommation et les échanges.

Ainsi, de bons ports sans canaux, ou des canaux sans ports, sont, pour ainsi dire, des ouvrages imcomplets qui ne donnent qu'une faible partie des avantages procurés par les ports où débouchent des canaux.

Nos ports de l'Océan sont, comme nos rivières, dans l'état primitif: tout est à faire. L'entrée en

est difficile, et la plupart n'ont ni jetées, ni quais, ni barrages, ni bassins à flot. Les vaisseaux, deux fois à sec en vingt-quatre heures, sont plus exposés, plus fatigués dans nos ports d'échouage, plus rapidement usés que par une navigation longue sur les mers les plus dangereuses.

A peine compte-t-on, sur quatre cents lieues de côtes de l'Océan, quinze ports considérables, presque tous incomplets ou privés des établissements les plus nécessaires. Il manque à Dunkerque, à Gravelines, à Calais, etc., des écluses et des bassins à flot; à La Rochelle, à Cherbourg, des canaux navigables. Sur la Seine, la Loire, la Garonne, le Rhône, etc., on n'aperçoit pas un ouvrage d'art, pas un seul dock ou bassin à flot achevé ou même entrepris; les marchandises sont déchargées à Nantes, à Bordeaux, à Rouen, comme à la Nouvelle-Orléans et dans les ports des pays nouvellement habités et à peine civilisés.

Des barres ferment l'embouchure des rivières et des ports, et rendent la navigation souvent impossible, toujours dangereuse; nul canal, nul chemin de fer ne lie les ports du Havre, de Marseille, de Cette, etc., aux villes intérieures; nous abandonnons à une destruction journalière et rapide les plus beaux établissements que d'anciens travaux et les positions les plus avantageuses devraient recommander à la sollicitude du gouvernement; et nous semblons réserver toutes nos ressources pour des entreprises nouvelles, gigantesques, de

luxe, parcequ'elles offrent la chance glorieuse de vaincre des difficultés.

Quand nous ajouterions aux 20 millions dépensés à Cherbourg, 20 millions nouveaux, nous n'aurions encore qu'une fosse profonde, superbe sans doute, mais sans influence sur notre commerce maritime et intérieur et sur les destinées de notre marine royale.

Lorsque des découvertes importantes et récentes enrichissent le siècle actuel et commencent une ère nouvelle, pouvons-nous rester indifférents à la révolution qui s'opère dans la marine militaire, et offre la domination des mers, ou du moins l'indépendance, aux nations les plus instruites?

Déjà les fleuves d'Amérique, les mers de l'Atlantique, du Nord, sont sillonnés en tous sens par des bateaux à vapeur. Vingt bâtiments de cette espèce, de toutes dimensions, entrent chaque jour dans chaque port d'Angleterre et des Pays-Bas, et y trouvent des bassins à flot et des charbons apportés par de grands canaux. Nous semblons vouloir rester comme étrangers à ce changement, qui ôtera le commerce aux nations moins prévoyantes pour le donner aux plus actives.

Le gouvernement fait construire cinq bâtiments à vapeur, et en ordonnera bientôt dix; mais dans ce moment on en compte quatre-vingts dans les Pays-Bas, six cents en Angleterre, huit cents aux États-Unis, que le commerce emploie, et qui offrent à ces pays, en cas de guerre, des moyens

d'attaque et de défense et des ressources inépuisables.

Les marins, les ingénieurs et les mécaniciens sont d'accord que pour le commerce de cabotage et des grands fleuves, et pour la défense des côtes, les vaisseaux à vapeur sont aussi supérieurs aux vaisseaux à voiles, que ceux-ci aux bâtiments à rames.

Mais telle est la puissance de l'habitude, et la funeste influence de notre organisation centrale, qu'il est difficile que ces vérités soient admises malgré les circonstances graves qui se pressent. On suppose encore que les vaisseaux à vapeur ne peuvent remplacer notre marine; que dans les combats les bâtiments à voiles sont préférables aux autres. Cependant il ne faut pas une grande connaissance de la mer pour se convaincre qu'un vaisseau à vapeur marchant directement contre le vent ne pourrait être atteint par vingt vaisseaux à voiles; il est donc plus libre de ses manœuvres, et ne peut redouter que des vaisseaux de même construction.

Ce qu'on n'a pas dit, et ce qu'il est important de faire connaître, c'est que des vaisseaux à vapeur donnent la possibilité de faire en tout temps des descentes, de fermer les ports en toute saison. Ainsi, en cas de guerre, nos marins n'auraient plus comme autrefois l'espoir de se confier aux tempêtes pour s'échapper des ports et faire des courses sur les côtes ennemies.

On prétend que, puisque l'Angleterre qui possède, dans chaque port, des ateliers de construction de machines et de bâtiments à vapeur, ne fait point établir une flotte militaire à vapeur, c'est une preuve que le problème n'est pas encore résolu, ou qu'elle juge les vaisseaux à voiles préférables. On en conclut qu'il est prudent d'attendre et de continuer les constructions des vaisseaux à voiles, jusqu'à ce que de nouvelles expériences aient décidé la question.

Mais l'Angleterre encourage autant qu'il est en son pouvoir l'emploi des bâtiments à vapeur; elle confie, par cette heureuse prévoyance, l'exécution et l'entretien des travaux à des associations; elle accorde une protection efficace au commerce; elle donne une impulsion toujours croissante aux manufactures; elle a su créer une bonne navigation intérieure en établissant des barrières sur les routes et en forçant les propriétaires à les administrer. Au moyen de communications nombreuses et faciles, le charbon et les matières premières sont transportés à bas prix; les fabriques plus perfectionnées emploient des machines à vapeur et encouragent ces constructions; une instruction plus répandue et plus parfaite des classes ouvrières contribue à donner aux machines plus de perfection et une supériorité toujours croissante. On a ouvert d'excellents ports; dans chacun, on a établi des docks, des bassins à flot, et sur chaque rivière, des barrages, des écluses de di-

mensions assez fortes pour admettre des frégates à vapeur.

Ainsi, le gouvernement anglais a fait et continue de faire tout ce qui est en son pouvoir pour obtenir des bateaux à vapeur et sans dépenses publiques; une flotte de ce genre existe et sera mise à la disposition de l'État à la première guerre.

Ainsi, beaucoup d'hommes habiles savent, les uns construire des vaisseaux, les autres les conduire; partout, les ateliers et les magasins sont abondamment approvisionnés; dans chaque port on compte des paquebots à vapeur qui servent aux transports des voyageurs et des marchandises d'un port à l'autre, et que dans un mois on peut transformer en bâtiments de guerre; les hommes sont exercés, le matériel est prêt.

Toutefois, l'Angleterre doit éloigner l'emploi général de ce moyen d'attaque et de défense; sa marine est la plus puissante; tout changement peut compromettre sa position. En adoptant ouvertement les bâtiments à vapeur, les autres nations se hâteraient de l'imiter, et telle est la supériorité des vaisseaux à vapeur, qu'une révolution dans la marine porterait un coup mortel au commerce anglais; mais elle se ménage par l'intervention du commerce une nombreuse flotte à vapeur et de nouveaux moyens de puissance, lorsque la France, loin de s'occuper de sa prospérité intérieure, ne manque aucune occasion de la compromettre.

L'établissement en France de bâtiments à vapeur

assez nombreux pour donner à notre commerce un rang convenable nous paraît bien difficile dans l'état actuel de notre administration et de la législation des travaux publics.

Il faudrait préalablement créer des ports avec bassins à flot, perfectionner les rivières, achever les canaux, faire prospérer l'agriculture et les manufactures par des lois de douanes meilleures, enfin instruire les ouvriers.

Presque tout ce qui a été entrepris jusqu'ici et les moyens même employés ne sont que des obstacles à une restauration générale.

Pour faire une amélioration importante à un port, il faut le concours de trois ministères et l'accord presque impossible de leurs délégués ; aucun de ces ministères ne peut donner les fonds suffisants au service dont il est chargé; mais chacun peut empêcher et empêche les autres d'agir; les gouvernements de deux pays voisins s'entendent plus facilement que deux administrations françaises, rivales et presque toujours opposées.

Le gouvernement se réservant la propriété des rivières navigables et flottables, et ne pouvant les améliorer, la navigation est partout difficile, et ne s'étend pas jusqu'aux mines de charbon les plus abondantes; le combustible n'arrive dans nos ports que surchargé de frais; nouvel obstacle à l'établissement des bâtiments à vapeur.

Les bateaux à vapeur et les bâtiments fins ne trouvant pas de bassins à flot dans nos ports, ne se

rendent qu'au Havre, à Bordeaux ou à Marseille ; nos autres ports sont déserts.

On donne aux ouvriers une instruction théorique très utile, mais il faudrait la rendre plus profitable en invitant les maîtres à répéter les leçons dans les ateliers, en accordant de grandes récompenses. Nous manquons d'ouvriers habiles, de mécaniciens exercés : nos manufacturiers n'obtenant de bonnes machines, des ouvriers instruits et des matières premières que très difficilement et à grands frais, fabriquent plus mal et plus chèrement, et sont ruinés par la concurrence. Les Anglais portent partout au dehors les mêmes produits à un prix inférieur, et nous repoussent des marchés étrangers.

En payant les réparations des routes, le gouvernement détourne le commerce des canaux et des rivières; par diverses causes, la navigation est peu active; nos ports, à l'exception de trois ou quatre, sont comme déserts; les droits de tonnage ne produisent pas les frais d'entretien ; tous nos établissements ne présentent que des ruines.

On voit que dans l'organisation d'un État, tout se lie, et qu'une erreur ou une faute dans une branche de l'administration occasione des pertes dans toutes.

Nous proposons d'affranchir le gouvernement des soins qu'il ne peut remplir, et de charges onéreuses au public, en abandonnant aux associations, à l'intérêt local, la construction et l'entretien

des ports de commerce et des travaux publics. Par ces dispositions, qui ne touchent pas à la prérogative royale, et qui n'exigent du public aucun sacrifice, tous les intérêts généraux se trouveraient protégés ; on lèverait les obstacles qui arrêtent le développement de l'industrie, on donnerait à la France les moyens de prospérité qui ont créé la puissance de la Grande-Bretagne.

Le ministère de la marine ne proposerait plus de dépenser 40 millions pour entreprendre des travaux incertains dans un port isolé et peu utile, et de laisser tomber en ruine beaucoup d'établissements anciens plus importants et plus nécessaires.

Le ministère de la guerre n'empêcherait plus les améliorations des ports et des canaux, sous le prétexte de l'exécution de projets de fortifications dans des villes basses commandées de toutes parts, et où ces ouvrages ne serviraient qu'à entraver davantage le commerce.

Le ministère de l'intérieur ne conserverait plus à sa charge les ports et les rivières navigables qu'il est nécessaire d'améliorer, et que son budget ne permet pas d'entretenir même dans l'état actuel de dégradation.

On donnerait aux villes les ports et les produits du tonnage, des priviléges très grands, les mêmes pour toutes, à charge par elles d'établir des écluses, des bassins à flot, des jetées et les ouvrages nécessaires ; de maintenir ces ouvrages en bon

état, et d'entretenir un certain nombre de bâtiments à vapeur de grandes dimensions; on créerait ainsi sans dépenses de l'État, de bons ponts, des bâtiments, un plus grand commerce étranger, et tous les moyens de défendre nos côtes et de faire craindre à nos voisins une nouvelle guerre maritime.

En concédant en même temps à des associations la navigation des rivières à perfectionner, les canaux et les routes neuves à ouvrir, et aux localités l'entretien des routes avec droits de barrières, on obtiendra tout à la fois d'excellentes routes, une navigation étendue et régulière, de bons ports, une grande réduction dans les frais de transports, un accroissement extraordinaire de commerce et une prospérité générale, maintenant impossible avec notre système d'administration. Ni les plus grands sacrifices du trésor, ni de nouveaux emprunts de 4 à 500 millions pour les canaux et les ports, ne donneraient les mêmes résultats; car, au premier embarras des finances, à la première guerre, les travaux d'entretien seraient négligés, et le pays retomberait dans l'état actuel d'abandon et de détresse.

Au moyen de ces améliorations faciles à obtenir, le charbon de terre et toutes les matières premières arriveraient à bas prix aux villes de fabrique et aux ports; notre commerce maritime, très florissant, offrirait à la marine royale, en cas de guerre, plus de vaisseaux et d'hommes exer-

cés qu'elle n'en obtiendrait en ruinant le commerce et l'agriculture par un budget extraordinaire de cent millions de plus par an, et par des levées nombreuses de marins pères de familles, nécessaires aux vaisseaux marchands. Le ministère de la marine ne demandera des marins que pendant la guerre et lorsque le commerce ne peut les occuper.

Le commerce a fourni à la marine royale les hommes et les moyens de réaliser les plus grandes entreprises; c'est au commerce que l'on doit la conquête de plusieurs colonies; c'est lui qui fit les frais des entreprises de Duguay-Trouin et des plus brillantes expéditions de notre marine. Pour obtenir son utile intervention, il faut donc le favoriser pendant la paix, lui laisser ses capitaux et ses marins, et éviter les guerres inutiles, parcequ'une guerre enlèverait à la France, en quelques mois, trois cents millions et un brillant avenir aussi prochain que certain. Une plus grande liberté laissée aux négociants des ports procurera de grandes richesses privées et publiques; cette concession est commandée par notre institution fondamentale et par un budget d'un milliard qui impose à la France l'obligation d'être commerçante ou libre.

---

## DES COURS D'EAU

### NON NAVIGABLES NI FLOTTABLES.

---

Les rivières navigables et flottables appartenant à l'État, le gouvernement a le droit de déterminer les règlements relatifs aux usines établies ou à établir sur ces rivières. Il a confié l'administration de la navigation et des usines au Ministère de l'Intérieur, et n'a laissé aux tribunaux que les décisions sur les questions de propriété. Ce partage d'attributions est facile à justifier.

La plupart des affaires d'usines exigent des plans, des nivellements, et des évaluations de chute, de volume d'eau et de puissances hydrauliques. La connaissance des contestations sur les cours d'eau a dû être donnée aux fonctionnaires chargés du service de la navigation qui ont fait une étude spéciale de l'hydraulique. Les tribunaux ne jugeraient des procès d'usines que sur le dire de leurs experts, qui ne sauraient résoudre les difficultés souvent les plus ardues de la mécanique. Mais l'examen des titres et les discussions des droits de propriété rentrent nécessairement dans les attributions des tribunaux. Ces dispositions législatives sur les cours d'eau navigables ou flottables doivent être maintenues.

En les modifiant, en donnant aux tribunaux la

connaissance des questions hydrauliques, et à l'administration de l'intérieur le jugement des affaires de propriété, on tomberait dans une égale confusion. Seulement il est à souhaiter que les contestations soient d'abord soumises à un jury composé des principaux propriétaires de canton, et renvoyées ensuite au juge de paix et aux autorités supérieures.

Si le gouvernement concède, ainsi qu'on le suppose, les rivières navigables et flottables à des compagnies chargées de faire les améliorations prescrites, ces associations auront à soumettre les affaires litigieuses intentées par les propriétaires de terres ou d'usines aux autorités compétentes. Tout rentrera dans le droit commun, et on ne reprochera plus à l'administration d'être juge et partie. Nouvel avantage d'une pareille décision.

L'administration se réserve également le droit d'accorder ou de refuser, après des enquêtes publiques et préalables, l'autorisation d'établir des usines sur les cours d'eau non navigables ni flottables; cette mesure est justifiée par les considérations d'intérêts publics et particuliers que pourraient compromettre des barrages et autres constructions. Mais aucune loi ancienne et nouvelle ne donne à l'État la propriété des chutes des rivières non flottables; seulement il est maître de disposer d'une partie des eaux de ces rivières pour alimenter des canaux navigables, des fon-

taines publiques, et dessécher des marais, après avoir payé la moins-value des usines, mais sans indemniser les propriétaires riverains des chutes ou des pentes et du volume d'eau non employés.

L'usage et la raison, dans le silence des lois, semblent établir en principe que l'administration peut disposer des eaux non employées au service des usines, et que les riverains sont seuls propriétaires des chutes d'eau ou des pentes dans la traversée de leurs propriétés.

Changer ces dispositions en refusant à l'administration l'usage pour un intérêt public des eaux non employées à des usines, et aux riverains les droits de chute sur leurs terres, ce serait compromettre l'industrie particulière et la prospérité de la France.

Les principes de la législation actuelle des rivières non flottables ont été attaqués et défendus l'année dernière à la Chambre des pairs. Un honorable membre, après avoir montré les inconvénients de règlements arbitraires et de leur application, soutenait que le volume d'eau d'un ruisseau appartient à chaque propriétaire des terrains, et que l'administration ne peut en disposer, même dans un intérêt public, sans indemniser les riverains. Une telle disposition, qu'aucune loi n'établit, empêcherait d'ouvrir des canaux de navigation, d'irrigation et de dessèchement, tout travail de cette nature donnerait lieu à plusieurs milliers de procès, à des dépenses et à des retards

qui ruineraient les associations. La puissance d'un gouvernement représentatif ne vient que du sacrifice continuel de l'intérêt de chacun à l'avantage de tous. La mesure proposée aurait un caractère contraire en soumettant le gouvernement aux prétentions de chaque riverain. Si la loi consacrait ce principe, il faudrait se hâter de la rendre d'une application facile, en fixant d'avance et d'une manière invariable les indemnités à payer; les droits des propriétaires seraient respectés, et les prétentions injustes se trouveraient écartées. Mais la législation d'aucun peuple ne prive le gouvernement du droit de disposer des eaux non flottables, lorsqu'elles ne sont pas utilement employées.

La seconde proposition de l'honorable pair paraît au contraire aussi utile que juste. Le riverain d'une rivière non flottable est seul propriétaire de la chute dans la traversée de sa propriété. En effet, il a droit, par le code, d'établir des barrages, de détourner les eaux, de les employer à des irrigations, à la condition de ne pas les faire refluer sur les propriétés supérieures, et de les rendre aux propriétés inférieures. L'administration ne peut donc contester à un propriétaire riverain le droit d'établir une usine à côté d'un barrage, s'il remplit les conditions prescrites par le code.

Mais, après la construction sans contrôle des barrages et des usines, les propriétaires supérieurs

ne sauraient faire exactement constater l'ancien état des lieux, et évaluer les pertes causées par les changements. Il est donc du devoir de l'administration de prévenir les dommages et les procès, en ordonnant des enquêtes préalables, des plans, des nivellements, la pose des repères invariables, et des procès-verbaux de ces diverses opérations. Son intervention est nécessaire pour assurer l'ordre public et les droits des propriétaires; ainsi nulle usine n'est établie et ne doit l'être sur une rivière non flottable qu'après l'observation de ces mesures, et qu'en vertu d'un arrêté de l'administration, approuvé par une ordonnance royale.

Mais là doit s'arrêter l'intervention du gouvernement; s'il veut revendiquer et exercer le droit de propriété des chutes, en accordant à des tiers ou en refusant aux propriétaires les demandes d'usines, il fait naître des contestations et des procès interminables. On ne connaît pas un seul exemple où l'administration ait exigé une indemnité pour cession de chute sur une rivière non flottable; elle n'aurait donc aucun avantage à retirer de ces propriétés; tandis que la faculté d'en disposer à son gré, sans règle fixe, compromet la fortune de beaucoup de propriétaires.

En laissant au contraire la propriété des chutes ou des pentes aux riverains dans la traversée de leurs domaines, on prévient les contestations, les pertes et les entreprises hasardées. Il nous semble juste que le constructeur d'une usine, avant de

commencer ses travaux, soit tenu de justifier à l'administration qu'il est possesseur de toute la pente de la rivière, ou comme propriétaire des terres riveraines, ou comme fondé de pouvoirs de ces propriétaires.

Une législation n'est point écrite dans nos codes, mais elle ressort évidemment de l'esprit de nos lois, et se trouve justifiée par l'expérience. C'est par elle seulement qu'on peut prévenir les pertes causées par les barrages trop élevés.

Lorsqu'une loi sera plus précise, l'établissement de nouvelles usines deviendra plus difficile, puisqu'un seul riverain d'une terre de quelques toises pourra s'y opposer. Mais il n'est plus de moulins de première nécessité à construire; chaque pays en possède un assez grand nombre pour l'usage ordinaire; et il en est peu dont on ne puisse doubler la puissance par un mécanisme plus parfait sans changer les chutes.

L'administration doit plutôt veiller à la protection des propriétaires riverains, qu'encourager des constructions d'usines non demandées par les habitants; car une usine nouvelle sur un cours d'eau non flottable donne rarement au constructeur au-delà de l'intérêt ordinaire des capitaux employés, tandis qu'elle peut occasioner aux riverains et au pays de grands préjudices par les inondations et les maladies qu'elles causent. C'est aux usines dont les retenues ont été successivement relevées qu'il faut attribuer la plupart des marais de France.

D'après ces considérations et en raison du silence de la loi, il semble nécessaire de rédiger des articles réglémentaires établissant mieux les droits respectifs de l'administration, des constructeurs d'usines, et des propriétaires riverains des rivières non flottables.

Nous pensons que les formalités maintenant prescrites doivent être maintenues, qu'on doit exiger une instruction par des enquêtes préalables, des plans, nivellements et rapports rédigés ou vérifiés par un ingénieur des ponts et chaussées; et que nulle autorisation de construire une nouvelle usine ne doit être donnée qu'après la vérification des titres de propriété de la chute et le dépôt de ces pièces à la préfecture.

Lorsque ces formalités ayant été remplies, il ne s'élèverait aucune réclamation des propriétaires riverains, le préfet donnerait immédiatement l'autorisation de construire l'usine.

Mais en cas d'opposition des riverains, on se conformerait exactement à la marche maintenant établie; seulement, dans aucun cas, l'administration ne pourrait concéder aucune portion de la pente d'une rivière non flottable sans le consentement préalable et écrit des riverains.

Comme l'exécution stricte de cette disposition pourrait empêcher l'établissement d'une usine réclamée par une contrée, l'administration, pour concilier l'intérêt public avec les droits des particuliers, ordonnerait une expertise, et ferait régler

par des arbitres l'indemnité à payer au propriétaire opposant : cette expropriation n'aurait lieu que pour cause d'utilité publique légalement établie.

Les graves questions sur les cours d'eau non flottables n'étant pas résolues par les lois, le gouvernement jugera sans doute nécessaire d'établir une législation qui fixe invariablement les droits des propriétaires. On réclame de toutes parts des dispositions définitives sur cette matière.

---

## DES TRAVAUX EXÉCUTÉS

### PAR UN GOUVERNEMENT OU PAR DES COMPAGNIES, ET DU CAHIER DES CHARGES.

---

La dépense d'un ouvrage peut varier d'un à douze, et les avantages restant les mêmes, l'intérêt du capital est, dans un cas, douze fois moindre que dans l'autre.

Mais les travaux faits légèrement demandant plus de soins, il pourrait arriver que l'ouvrage d'abord le moins cher devînt à la longue le plus coûteux s'il était négligé.

Un entretien soigné, journalier, est toujours un puissant moyen d'économie ou de bénéfice dans les entreprises.

Lorsqu'un gouvernement ordonne et paie les travaux, il exige souvent que les ouvrages contribuent à la célébrité d'un ministre, à la gloire d'un règne; il veut de préférence des ponts en pierres de taille, des canaux deux et trois fois trop larges, des chaussées épaisses. Mais les dépenses de l'État dépassant presque toujours les revenus, les fonds d'entretien sont insuffisants pendant la paix et retirés pendant la guerre. Ainsi un gouvernement n'obtient pas de revenu des travaux même utiles, et presque toujours il est forcé d'avoir recours à des compagnies pour les achever et les entretenir

après avoir perdu beaucoup de temps et d'argent à les commencer.

Les canaux de Bourgogne, du Nivernais, de Bretagne, de Monsieur, de la Somme, de Saint-Quentin, plusieurs fois entrepris par le gouvernement, abandonnés et repris, coûtent maintenant, par les intérêts composés, plus de 300 millions, sans que le pays retire aucun avantage de ces sacrifices.

Ces résultats ayant eu lieu en Angleterre, en Belgique comme en Espagne, etc., on peut dire que plus un gouvernement dépense en de semblables travaux, plus les contribuables perdent, puisqu'on leur enlève les fonds nécessaires à l'exploitation du sol et des fabriques pour donner aux impôts un emploi sans revenu et sans avantages publics.

Une compagnie qui veut entreprendre un ouvrage à ses frais et périls, estime d'abord les dépenses et les recettes, les chances d'augmentation dans les frais, de diminution dans les produits, la perte d'intérêt pendant l'exécution, les frais d'entretien; si les revenus nets probables ne dépassent point l'intérêt ordinaire des capitaux, elle renonce à ces spéculations, toujours hasardeuses; si elle juge avantageux de se rendre concessionnaire, elle prend ses mesures pour terminer son entreprise dans le plus court délai et aux moindres frais.

Les compagnies, plus prévoyantes et plus économes que les gouvernements, plus puissantes

que les particuliers, savent achever, entretenir et retirer de grands bénéfices de travaux onéreux à ceux-ci. Elles confient leurs intérêts aux ingénieurs les plus expérimentés, aux associés les plus habiles. Chaque administrateur est remplacé par le souscripteur le plus capable. Ainsi les accidents, la mort même de quelques intéressés, loin de compromettre la société, la rendent souvent plus puissante.

L'État et le public ont donc un égal intérêt à confier les grandes entreprises aux associations. Mais le gouvernement, en prescrivant un cahier des charges inutilement offensif, en menaçant les compagnies de la confiscation des travaux, en cas de retard ; en les livrant à l'exigence des propriétaires, des communes et des tribunaux, en se réservant le droit de modifier les projets, de contrôler les travaux, de les suspendre arbitrairement, repousse la plupart des propriétaires honorables et prudents, empêche les ouvrages les plus nécessaires, et compromet le sort des compagnies déjà concessionnaires de plusieurs ouvrages.

Il ne suffirait point de modifier le cahier des charges des concessions, il paraît nécessaire de le changer et de choisir entre deux systèmes contraires. Il faut renoncer aux associations, c'est-à-dire aux améliorations et à toute prospérité, ou laisser aux compagnies le droit de choisir les entreprises et de modifier sans contrôle les détails des projets; l'administration seulement doit prescrire les for-

malités à remplir, constater l'utilité publique des ouvrages, exiger les garanties fixées d'avance par des règlements, et faire approuver ensuite par des projets d'ordonnance ou de loi les soumissions des compagnies.

Lorsque le gouvernement n'a pas entrepris les premiers travaux, ni même ordonné à ses frais les études des projets, le système adopté, plus injuste encore, compromet ou repousse les associations. En effet, lorsqu'on accorde à une compagnie, par une ordonnance royale, l'autorisation d'étudier et de dresser un projet à ses frais, on ne lui assure d'indemnité que dans le cas où il est adopté, et le gouvernement se réserve le droit de les fixer et de donner l'entreprise à toute autre compagnie, sans même exiger l'acquittement de toutes les avances de la première.

On voit, par les comptes des canaux, publiés chaque année, qu'il en coûte 2 et 300 mille francs pour dresser un projet régulier d'un grand canal; il faut donc qu'une compagnie dépense cette somme, qu'elle fasse l'étude de plusieurs canaux avant d'en trouver un assez avantageux, qu'elle dépense ainsi 4 à 500 mille francs, et lorsque sa tâche est accomplie, l'État peut ajourner indéfiniment l'entreprise, ruiner les actionnaires, ou bien concéder l'ouvrage à une autre compagnie qui, sans dépenses, sans chances, viendrait, à l'adjudication, faire un faible rabais.

Sous l'empire d'une telle législation, des amé-

liorations générales nous paraissent impossibles. Les dispositions actuelles sont des obstacles insurmontables qui repoussent les associations, empêchent l'exécution des travaux les plus nécessaires, et compromettent la prospérité de l'État.

Nous devons de nouveau déclarer que M. le directeur général des ponts et chaussées a toujours montré le meilleur esprit en appelant de ses vœux et de ses efforts l'intervention des compagnies; et c'est à son zèle éclairé que l'on doit le succès des travaux exécutés depuis dix ans. Mais telle est la puissance des habitudes, des résistances, surtout de l'administration militaire, que les efforts de M. Becquey, conformes aux principes du gouvernement représentatif, ont été paralysés par des oppositions de plus en plus puissantes.

Il nous semble indispensable de faire connaître aux propriétaires et aux capitalistes que le gouvernement est décidé à accorder à perpétuité la concession des travaux de perfectionnement des rivières, de canaux de navigation, de dessèchement, d'irrigation, des ponts, etc., aux compagnies qui, après avoir montré l'utilité des ouvrages par le vote du pays, produiraient des projets réguliers dressés par un ingénieur, et donneraient les garanties prescrites par des règlements.

La question relative à la concurrence pourrait être résolue en France comme en Angleterre; la compagnie soumissionnaire devrait admettre aux mêmes conditions les propriétaires des cantons tra-

versés par le canal ou par la route à ouvrir. On éviterait par là les discussions entre les compagnies rivales et le danger de repousser les associations qui ne trouvent aucune garantie dans la législation actuelle.

Le tarif des droits pourrait être fixé d'avance comme *maximum* et d'une manière uniforme pour le royaume. Si une communication donnait de très grands bénéfices, la compagnie baisserait son tarif; dans le cas contraire, d'autres compagnies entreprendraient d'autres ouvrages en concurrence avec les premiers. Les intérêts du pays sont donc garantis par la liberté de faire d'autres travaux analogues, faciles ou possibles, dans toutes les circonstances.

Le gouvernement ne peut sans de graves inconvénients se réserver le droit de modifier un projet qu'une compagnie offre d'exécuter à ses frais et périls. Il faut des années pour étudier les lieux, et combiner les détails d'une entreprise. Des changements en apparence légers la rendent souvent difficile ou ruineuse, et obligent l'État, sans chances d'avantages, à se rendre responsable des pertes.

Un pareil contrôle empêche aussi l'essai de découvertes importantes et s'oppose à tout perfectionnement.

Dans beaucoup de cas on ne peut entreprendre un ouvrage qu'avec de faibles dimensions, de mauvais matériaux, et une économie mesquine commandée par les localités; ordonner des maté-

riaux meilleurs, des dimensions plus grandes, des travaux d'art plus solides et plus nombreux, c'est rendre l'entreprise ou impossible ou préjudiciable aux actionnaires.

On voudrait que le gouvernement fût difficile, ombrageux, qu'il se réservât le pouvoir discrétionnaire de réduire les bénéfices des compagnies exécutantes, au lieu d'encourager leurs efforts comme le seul moyen d'accroître la prospérité publique.

Sur dix entreprises, une seule est très profitable; si on ôte les chances avantageuses, on éloigne les associations, nulle amélioration de l'état présent n'est possible. Tous les projets utiles sont nécessaires, et on ne saurait trop en hâter l'exécution; mais ce n'est qu'après l'achèvement d'un travail qu'on peut souvent juger de ses résultats; le retarder dans le doute et par la crainte de grands avantages, c'est tout empêcher. En accordant une grande liberté aux associations, quelques unes sans doute compromettront leurs capitaux; mais beaucoup d'autres exécuteront rapidement des améliorations indispensables. Les réserves, les modifications, les retards quelquefois utiles, étant cent fois plus funestes, tout semble conseiller de laisser une grande latitude aux compagnies et d'appeler leur intervention par des encouragements et des distinctions.

Il est surtout nécessaire, sous le point de vue de l'art, de laisser une liberté absolue de régler

les détails. Quels que soient l'expérience et les talents d'un ingénieur, auteur d'un projet, il ne saurait en le dressant prévoir mille circonstances extraordinaires qui obligent de modifier les dispositions, les emplacements, les dimensions des ouvrages; il faut donc qu'il ait le pouvoir de décider et d'exécuter sur-le-champ les changements à faire; tout contrôle ou toute discussion occasionerait des retards, des dépenses, et compromettrait le succès.

Puisqu'on reconnaît l'utilité des compagnies exécutantes, on doit rendre leur intervention possible, en renonçant à la nomination de surveillants, aux inconvénients de l'ancien système, à toute intervention, soit directe, soit indirecte, de l'administration, lorsque l'État n'accorde pas une partie des fonds à dépenser.

S'il y avait concurrence entre plusieurs compagnies pour un même ouvrage, le gouvernement ferait examiner les diverses propositions, donnerait la préférence à l'entreprise la plus judicieuse, et ferait payer par les concessionnaires des indemnités aux auteurs du projet.

Mais on peut éviter cette concurrence en admettant la marche suivie en Angleterre, ainsi que nous l'avons proposé. Les propriétaires qui ont reconnu un ouvrage utile appellent des souscripteurs, les admettent tous, et se forment en société; ils nomment des commissaires, qui dirigent avec les ingénieurs de leur choix les tracés

et l'exécution des ouvrages ; le parlement n'intervient que pour remplir les formalités prescrites, entendre les opposants, approuver la demande par un acte. Le gouvernement français ayant les pouvoirs administratifs du parlement anglais, peut, en moins de temps et à moindres frais, concéder les entreprises par des ordonnances, la loi de finances autorisant chaque année l'administration à établir des droits de péage pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses, ou ouvrages d'art.

---

## POLICE DU ROULAGE.

Depuis quatorze ans, la plupart des gouvernements d'Europe s'occupent avec persévérance des moyens de multiplier, de perfectionner et de conserver les grands chemins. On a jugé partout qu'il fallait réduire le maximum de chargement, et le faire descendre au-dessous de la résistance des matériaux. Il a été fixé en Angleterre, à dater du 1er janvier 1826, en été à 6 tonnes 1/2 par chariot à quatre roues, et en hiver à 6 tonnes et 3 tonnes; ainsi chaque roue ne peut peser avec la charge au-delà d'une tonne 62 centièmes en été.

Dans le canton de Bâle, une ordonnance de police de 1823 règle le maximum à 70 quintaux, avec jantes de 6 pouces de largeur, et dans le canton de Fribourg, le maximum est de 120 quintaux avec jantes de 7 pouces.

Des mesures analogues ont été prises dans les autres états d'Allemagne. La France seule reste fort en arrière des autres peuples, et persiste à conserver un système de roulage qui cause la destruction des chaussées les mieux établies.

Le poids toléré par le règlement pour chaque roue est trois ou quatre fois plus élevé que la résistance de la plus grande partie des cailloutis employés à recharger les routes; ainsi les pierres

sont broyées, mises en poussière et entraînées par le vent et les pluies. En admettant même que la charge ne dépasse jamais le tarif fixé, on ne pourrait encore maintenir les chaussées en bon état, même en augmentant de beaucoup les allocations.

Avant de s'occuper de restaurer, terminer et compléter les grandes routes du royaume, il est indispensable de faire descendre le maximum des charges au-dessous de la résistance moyenne des matériaux; on réduira beaucoup par cette mesure les dépenses à faire pour mettre et maintenir en bon état les chaussées.

On conçoit qu'une chaussée destinée à supporter un roulage de 13 tonneaux par chariot doit être deux, trois et quatre fois plus épaisse et plus solide que si le poids des voitures ne pouvait dépasser 6, 4 et 3 tonneaux.

La question du maximum du chargement est donc la plus importante de toutes, et c'est aussi la première à poser et à résoudre, la plupart des autres dépendant de celle-ci.

Le maximum qu nous avons proposé de fixer en France, comme en Angleterre, à 6 tonneaux 1/2 en été pour les chariots, et à 3 tonneaux 1/2 pour les charrettes, semble satisfaire à toutes les conditions.

Le prix de transport ne sera pas augmenté, car la plupart des roulages se font maintenant avec des voitures de un, deux et trois chevaux qui ont une charge moindre, et pour les prix payés pour les transports avec les plus grosses voitures.

Les matériaux de mauvaise qualité seront les seuls broyés par les voitures de 1 tonne 1/2 par roue; les pierres dures résisteront à leur poids, et ne seront qu'enfoncées, écornées ou déplacées. Il en coûtera beaucoup moins de frais de réparation, et les chaussées ne seront plus sillonnées d'ornières profondes et dangereuses.

Nous avons fixé les droits de barrière en raison progressive des chargements; ainsi, cinq chariots comtois portant six tonneaux sur vingt roues, ou trois cents kilogrammes par roue, causant moins de dommages qu'un seul chariot avec charge de 6 tonneaux ou d'un tonneau 1/2 par roue, doivent être moins taxés.

On pretend que la réduction des chargements serait impolitique, impopulaire; que le commerce de transit et les fabriques en souffriraient. Nous pouvons assurer que ce changement est vivement réclamé et impatiemment attendu par les commissionnaires de roulage. Le commissaire désigné par ceux de Paris a demandé en leur nom que le nombre des chevaux fût invariablement limité à quatre pour chariot à quatre roues, et à deux pour les charrettes, ce qui reviendrait à fixer le maximum de la charge à environ 6 tonneaux 1/2 pour chariot à quatre roues, ou à 3 tonneaux 1/2 pour les charrettes à deux roues.

Pour éviter les pertes que causerait un prompt changement, on propose de réduire le maximum d'année en année, et d'assigner au 1er janvier 1833

le dernier terme de la tolérance. Ainsi au 1er janvier 1830, le maximum serait fixé à 9 tonneaux pour les chariots, et à 6 pour les charrettes; au 1er janvier 1831 à 8 et 5; au 1er janvier 1833 à 6 et 3.

Pendant ce long délai, les voituriers useraient leurs roues et les remplaceraient par d'autres moins lourdes et à jantes moins larges.

On avait supposé qu'on pouvait indéfiniment augmenter les chargements en élargissant les jantes; mais l'expérience a fait connaître que des jantes très larges d'une voiture très chargée, ne portant que sur les angles, ne s'appliquant jamais sur la chaussée convexe, dégradent beaucoup plus que des jantes plus étroites également chargées; aussi dans plusieurs comtés d'Angleterre, et dans quelques états d'Allemagne, on fait supporter un droit de barrière plus élevé en raison de la largeur des jantes au-delà d'une limite. Ces exceptions sont d'ailleurs justifiées par la nature des matériaux moins durs, qui sont plutôt réduits en poussière par des jantes trop larges.

Plusieurs moyens ont été employés pour déterminer le poids des charges et prévenir les excès. En Belgique, on pèse les voitures et on cube les marchandises pour calculer le poids d'après leur pesanteur spécifique. En Angleterre on a multiplié les ponts à bascule qui se contrôlent, et on a réglé les droits à payer au-delà du maximum; ailleurs on a fixé le nombre des chevaux.

L'établissement des barrières et d'un pont à

bascule à chacune peut seul donner les moyens de constater exactement les poids, et de déterminer les droits en raison des dégâts; parceque le préposé et le percepteur, mus par des intérêts contraires, se contrôlent, préviennent les fraudes et les surcharges.

Nous avons pensé qu'il était nécessaire d'augmenter le nombre des ponts à bascule et d'en simplifier les formes, en supprimant les vis d'une manœuvre longue et d'un entretien très coûteux.

En augmentant de 300 les ponts établis, on obtiendrait par une dépense de 3 millions une économie annuelle de plusieurs millions sur l'entretien des chaussées.

Ces ponts étant établis sur les grandes communications, il faudrait déplacer fréquemment les employés, et exiger leur visa sur les lettres de voiture, afin de s'assurer de la visite et des contraventions. Ces mesures, loin de gêner le commerce, sont demandées par les commissionnaires de roulage eux-mêmes.

A ces précautions on peut ajouter la fixation du nombre de chevaux, et le métrage des matières sur un point quelconque de la route par un employé des ponts et chaussées. La crainte d'être pris en défaut sur toute la route empêcherait les voituriers de s'exposer à des amendes considérables.

D'après ce qui précède, nous demandons qu'en hiver le maximum des chargements soit fixé à 6

tonneaux pour les chariots à quatre roues, et à 3 tonneaux pour les charrettes à deux roues; qu'on ne puisse atteler que quatre chevaux aux voitures à quatre roues, et deux chevaux aux voitures à deux roues; et qu'on établisse des ponts à bascule à des distances plus rapprochées et près des barrières, pour que le percepteur des droits et le préposé au pont puissent se contrôler journellement.

Nous demandons également que l'extrémité de l'essieu ne dépasse jamais le plan de la roue.

---

## DES COMMISSAIRES DE CANTON.

---

Deux générations partagent la France, l'une préoccupée de souvenirs, craint le retour des révolutions par des changements, et les repousse; l'autre, pleine d'espérance, impatiente de repos, demande des améliorations, de l'occupation; le temps décide et force de donner les institutions réclamées et promises.

Sous l'influence de la liberté de tout contrôler, dans un état où l'inaction seule est garantie du blâme, le gouvernement est obligé d'appeler le public aux affaires; car, malgré le zèle et les talents de ses agents, la perfection étant impossible, la critique serait toujours amère. Il est donc de l'intérêt du gouvernement, comme dans l'esprit de la loi fondamentale, de confier au public le soin des améliorations locales. Personne n'aura le droit de se plaindre d'un service, lorsque tout le monde en sera chargé.

D'après ces observations, nous avons proposé de désigner dans chaque canton des commissaires choisis parmi les cent plus imposés, et de les charger de la direction des travaux. Cette organisation cantonale pouvant résoudre les questions municipales maintenant débattues, nous croyons devoir rappeler dans un article ce que nous avons

dit de leurs attributions et des avantages de leur concours.

Divers décrets et lois sur l'entretien des routes départementales et vicinales chargent des commissaires voyers de surveiller les travaux ; mais l'expérience justifiant les conjectures a montré qu'on ne peut attendre une intervention efficace, une action de tous les instants d'un propriétaire à plus de deux lieues de sa résidence.

Il faut augmenter le nombre des voyers, et réduire les limites de l'inspection, afin de concilier le bien du service avec les habitudes et les intérêts des commissaires. Il faut les choisir parmi les propriétaires résidants, et en exclure les agents des propriétaires absents et les journaliers, qui ne portent souvent les uns et les autres qu'un faible intérêt aux améliorations publiques.

Des propriétaires aisés, fixés dans le canton, pour la plupart éclairés, seront très empressés de remplir des fonctions gratuites. La loi peut donc leur confier l'administration des travaux qui les intéressent d'ailleurs particulièrement.

Ces commissaires, chargés de percevoir et de payer sans frais 20 centimes des contributions directes du canton, désigneront entre eux un caissier, un payeur, et des commissaires particuliers pour la surveillance de la portion de route la plus rapprochée de la résidence qu'ils sont appelés à parcourir chaque jour pour leurs affaires ou pour leurs plaisirs.

Mais la loi ne se bornera pas à demander aux propriétaires les services gratuits de voyer; elle leur en imposera l'obligation, et punira chaque absence aux assemblées générales par des amendes à dépenser en frais d'entretien des chaussées.

Les contribuables, ainsi chargés de diriger l'emploi de leurs propres fonds à des améliorations publiques plus utiles à eux qu'à tout autre, seront très intéressés à bien régler les dépenses, à faire réparer avec soin des dégradations, et à prévenir la demande, pour ce service, d'impôts extraordinaires dont ils paieraient leur quote-part. Habitués à suivre les ouvriers qu'ils emploient aux travaux d'agriculture ou d'agrément, ils donneront avec plaisir plusieurs heures à la restauration d'une route sans laquelle leur demeure serait presque inaccessible une partie de l'année.

Beaucoup de propriétaires de canton, vivant maintenant isolés, sans fonctions, sans influence, sans motif d'étudier les améliorations, ignorent sans doute les meilleures méthodes de construction et d'entretien des routes; mais les ouvrages qu'ils seront appelés à diriger, avec le concours des ingénieurs exercés, les rendront en quelques mois en état de bien remplir les fonctions de commissaires. Il n'est peut-être pas un seul canton où l'on ne puisse réunir en assez grand nombre des propriétaires intelligents pour devenir de bons voyers, après une expérience d'une année.

Quelques personnes repousseront peut-être une organisation cantonale, qui prescrit des charges personnelles, un service pénible sans chances de célébrité, sans acception de personnes ; qui impose des devoirs sans donner des droits et du pouvoir.

Mais un gouvernement libre ne se conserve et ne procure une si grande somme de richesses et de puissance que par le concours forcé des habitants aux affaires publiques, et par des sacrifices de tous les jours et de tous les intérêts. Il ne convient donc qu'à un peuple généreux, dévoué au prince et aux institutions, et soumis à des lois sévères.

On dira sans doute aussi que cette législation n'établit pas le patronage utile des grands propriétaires d'Angleterre, que les commissaires voyers sont trop nombreux, et la plupart hors d'état de remplir la tâche exigée.

Une institution toute semblable existe en Angleterre, où les personnages les plus illustres s'acquittent avec zèle de la mission qui leur est confiée. C'est à cette administration d'une pareille étendue que ce royaume doit ses belles routes, ses chemins en fer, ses canaux et toutes ses améliorations. Sans l'intervention des commissaires comme arbitres pour le règlement des indemnités, et la protection des associations pour l'ouverture des canaux et des routes, aucune entreprise publique ne serait possible. Cette organisa-

tion, loin de détruire l'influence des grands propriétaires, sert à l'établir, à la rendre profitable à l'État, à développer leur zèle et leurs talents, à former des associations nombreuses, vigilantes, jamais hostiles contre le gouvernement. L'extrême division rendrait d'ailleurs toute opposition sans danger, et une occupation de tous les jours préviendrait les inconvénients du repos.

Maintenant, la source du mal qui travaille la France vient d'un isolement complet de commune à commune, et des habitants entre eux, et de l'oisiveté forcée d'une grande partie de la population. La main du gouvernement n'apparaît dans les campagnes délaissées que pour demander des hommes et des impôts. La moitié du royaume est comme oubliée et sacrifiée à l'autre moitié.

Par l'organisation des commissaires de canton, on affranchirait les préfets et l'administration d'une tâche difficile; on préviendrait des débats animés et d'un résultat incertain sur l'institution municipale alors peu importante; on assurerait au pays de bonnes communications sans lesquelles nulle prospérité n'est possible; on formerait des principaux propriétaires de canton une association vigilante, forte, uniquement occupée des améliorations publiques, et empressée de seconder le gouvernement, et de le faire aimer de toutes les classes. Plus l'organisation cantonale est favorable, plus l'autorité centrale d'un conseil général peut amener de perturbation.

## OBSTACLES

### APPORTÉS AUX TRAVAUX CIVILS PAR L'ADMINISTRATION DE LA GUERRE.

---

Sous les règnes de Henri IV, Louis XIII et Louis XIV, pendant cette glorieuse période où l'on vit s'élever les travaux les plus grands et les plus utiles, il n'est pas d'exemple que des conflits entre les autorités civiles et militaires aient retardé l'exécution d'un seul de ces ouvrages. Les célèbres ingénieurs du XVII^e siècle, les Vauban surtout, attachaient autant d'honneur à dresser des projets de perfectionnement de canaux, qu'à construire des places ou à détruire celles de l'ennemi. Ce ne fut qu'un demi-siècle après le règne de Louis XIV que les administrations civiles et militaires concentrèrent les pouvoirs et élevèrent des conflits qui chaque année deviennent plus nombreux, plus compliqués, et compromettent davantage la prospérité publique.

Les canaux ne procurent de revenus que lorsqu'ils se lient, se prolongent jusqu'aux ports; mais pour y arriver, il faut traverser la nouvelle zone militaire, qui comprend maintenant quarante départements, il faut entrer en discussion sur le tracé de chaque pont, de chaque écluse, avec les divers officiers qui commandent les arrondissements.

Les procès-verbaux de conférence rédigés pour chaque ouvrage conjointement par les ingénieurs civils et militaires, passent de grade en grade, s'accroissent de rapports, de propositions, arrivent modifiés aux conseils, comité, commissions, où l'on demande d'autres projets, ou de nombreux détails. Pendant ces délais, les ingénieurs, militaires surtout, changent de résidence, et sont remplacés par d'autres officiers qui présentent d'autres vues ; de nouveaux projets sont dressés, repassent par les mêmes filières, et reviennent de même sans solution, après plusieurs années d'attente. Pendant trente ans, on a discuté la traversée du canal de *Monsieur* à Besançon, du canal *du duc d'Angoulême* à Abbeville ; ces ouvrages sont achevés hors des places, et les retards apportés aux travaux de Besançon, d'Abbeville, etc., etc., occasionent une perte annuelle d'un million, l'État s'étant engagé à les faire terminer à une époque fixée et qui sera dépassée de plusieurs années.

Il en a été ainsi à Cherbourg, à Rochefort, au Havre, et sur tous les points du royaume. Les obstacles apportés aux travaux par l'administration de la guerre croissant d'année en année, il faut renoncer à toute entreprise, à toute amélioration, jusqu'à ce que les ordonnances contraires aux lois et aux intérêts du pays aient été rapportées.

Sous le gouvernement militaire impérial, le chef de l'État réglait lui-même les conflits entre les mi-

nistères. Les ponts et chaussées n'étaient tenus d'entrer en conférence que sur les ouvrages à ouvrir dans la zone militaire des places. Ainsi les inconvénients qui ont été signalés n'existent que depuis la restauration et par de nouvelles dispositions qui rendent désormais comme impossibles la plupart des ouvrages publics; car il faut considérer comme un prodige l'accord parfait entre tant de personnes ayant chacune des idées particulières sur chaque projet.

Cependant nous avons fait voir qu'on ne peut espérer de prospérité en agriculture et en manufactures que par une bonne navigation intérieure, et par l'influence des grands travaux qui doivent la créer ; il faut donc ou lever les obstacles apportés aux améliorations, ou réduire les impôts qu'on ne pourrait payer long-temps sans une bonne navigation et sans de nombreux ouvrages.

Rapporter les lois et ordonnances sur les travaux mixtes, est la plus importante modification à faire à la législation des travaux.

Antérieurement à l'ordonnance de 1776 concernant le corps du génie militaire, les canaux étaient exécutés aux frais des compagnies, des provinces ou des villes ; l'État se bornait à donner une partie des fonds, à titre d'encouragement, mais sans intervenir dans la direction des travaux ; les ingénieurs militaires exécutaient les ouvrages dans le rayon de la place, pour les coordonner avec le système de défense.

L'ordonnance de 1776 porte, article 26 : « Entend Sa Majesté, qu'il ne sera fait à l'avenir, dans » les provinces frontières, aucune construction » d'ouvrage, soit par l'administration des pro- » vinces et des villes, soit par les ingénieurs des » ponts et chaussées ; soit que ces constructions » soient relatives aux ports marchands, aux routes » ou aux canaux, que les projets n'en aient été » communiqués au secrétaire d'État ayant le dé- » partement de la guerre. »

Loi du 10 juillet 1791 : suite du titre VI.

« Il sera formé un comité des fortifications, le- » quel s'assemblera tous les ans près du ministre » de la guerre, dans l'intervalle du 1er janvier » au 1er d'avril, en sorte que les objets dont il » devra s'occuper soient terminés à cette dernière » époque.

Art. 5. » Lorsque le comité discutera des ques- » tions qui embrassent le système général de la » défense d'une ou de plusieurs places des fron- » tières, le ministre pourra, s'il le croit utile, lui » adjoindre des officiers généraux, supérieurs ou » particuliers de la ligne, en tel nombre qu'il le » croira convenable. »

Décret du 13 fructidor an XIII : « Il ne sera ou- » vert aucune route nouvelle, aucun canal de na- » vigation, aucun dessèchement nouveau dans » l'étendue des départements qui forment les fron- » tières, etc., sans que les projets en aient été » communiqués au ministre de la guerre par celui

» de l'intérieur. Les préfets de département et » les directeurs des fortifications et du génie mili- » taire seront consultés, l'inspecteur général du » génie militaire et le comité des fortifications » *donneront leur avis sur les projets, dans le délai* » *de six mois au plus.*

Art. 7. » Hors le cas de siége ou d'attaque im- » médiate, si le service d'une place de guerre com- » prend des portions de navigation, ou un système » d'inondation qui intéresserait l'agriculture, le » préfet du département est autorisé à faire pré- » parer par les ingénieurs des ponts et chaussées » les plans des travaux; il les communiquera au » directeur du génie militaire, et pourra requérir » de lui les mesures les plus favorables au com- » merce et à l'agriculture, et rendra compte du » tout au ministre de l'intérieur. »

Les ordonnances sur les travaux mixtes rendues depuis la restauration multiplient les formalités, retardent les décisions et empêchent l'exécution des ouvrages même les plus nécessaires; elles forcent les ingénieurs des deux services d'être sans cesse en conférence, quoique placés à de grandes distances et dans des départements différents. On propose de rapporter ces ordonnances comme contraires aux lois citées et en tout point inexécutables.

Les anciennes lois donnent au ministre de la guerre le droit d'examiner les projets, de demander des modifications, mais c'est sur lui seul que porte

et que doit porter toute la responsabilité, lorsqu'il retarde l'ouverture d'une communication réclamée par un département, et sans laquelle toute prospérité est impossible.

Faire retomber cette responsabilité sur des commissions sans garantie ; substituer à des lois des ordonnances qui ôtent au pays toute intervention ; c'est rendre l'administration actuelle plus militaire, plus absolue que sous l'empire, c'est annuler le gouvernement représentatif dans ses applications les plus importantes.

Lorsqu'un nouveau projet demandé par le pays est présenté, s'il arrive, dans la longue série des juridictions à parcourir, qu'un seul homme ait une ferme résolution de s'y opposer, tout finit par céder à la résistance, malgré le nombre et les talents des personnes d'une opinion contraire.

Les meilleurs esprits, des officiers supérieurs du génie d'une haute capacité, de célèbres généraux de cette arme, des ministres eux-mêmes ont reconnu les graves inconvénients signalés par les votes des conseils généraux ; mais tels ont été les rapides progrès de la centralisation depuis quatorze ans, que tous les efforts tentés pour en combattre les obstacles n'ont servi qu'à les rendre plus puissants et presque insurmontables.

En vain essaierait-on de modifier les ordonnances, nulle amélioration n'est possible, nulle grande prospérité du commerce et de l'agriculture n'est à espérer, si on ne laisse pas aux autorités

locales et aux associations la faculté d'ouvrir à leurs frais et périls les canaux, et les chemins hors du rayon kilométrique des places; toute participation de l'autorité militaire au-delà de ces limites repoussera les associations et suspendra les prospérités du royaume.

Puisque les lois donnent au ministre de la guerre le droit de prendre connaissance des projets nouveaux sur les frontières, les garanties désirables sont assurées; mais les lois fixent à six mois le plus long terme des délibérations; passé ce délai, le pays doit être autorisé à exécuter les ouvrages si un ordre du roi ne s'y oppose pas.

On conçoit que lorsqu'un ingénieur militaire juge nuisible à la défense un ouvrage entrepris près d'une place, il doit demander qu'on modifie ou qu'on empêche le projet; mais lorsqu'il reconnaît l'utilité des travaux, pourquoi exposer le pays à des lenteurs inutiles? Des retards prolongés font échouer les entreprises les mieux concertées; mille exemples en font preuve.

D'après les observations précédentes, nous pensons qu'il faut revenir à l'exécution de la loi du 10 juillet 1791; rapporter les décrets et ordonnances sur les travaux mixtes; il nous semble que les procès-verbaux de conférence tenue entre les ingénieurs des divers services retardent sans nécessité l'exécution des ouvrages, établissent des discussions, des rivalités entre des ingénieurs qui ont les mêmes intentions, et qui se voient, par ordre,

forcés de se combattre. Les intérêts du pays se trouvent compromis par les obstacles qu'apportent d'inutiles discussions et la centralisation.

Lorsque le ministre de la guerre aura sans intermédiaire la responsabilité que lui donne la loi, il laissera aux officiers supérieurs résidant dans les départements le pouvoir d'autoriser les ouvrages jugés utiles par eux ; le ministre ne se réservera que la connaissance des grands projets, sur lesquels il prendra des renseignements immédiats et donnera un avis dans le délai fixé par la loi.

Sous l'empire des ordonnances actuelles relatives aux travaux mixtes, il est bien reconnu que les améliorations réclamées par les départements seront toujours ajournées ; rapporter toutes ces ordonnances est donc une mesure urgente que commandent les intérêts et les vœux du pays.

---

## DES AFFICHES ET DES ENQUÊTES

### POUR L'OUVERTURE D'UN CANAL OU D'UN CHEMIN.

Des lois et des règlements déterminent les formalités à remplir pour obtenir l'autorisation d'élever une fabrique, une usine, et fixe de plus longs délais lorsque le nouvel établissement peut nuire aux anciens par l'emploi des matières premières et du combustible.

Le maire de chaque commune des environs est tenu de faire apposer des affiches pendant plusieurs dimanches, de recevoir les déclarations et les oppositions, et de renvoyer à la préfecture le procès-verbal dressé, avec une déclaration que les affiches ont été mises, et que le dossier dont il donne l'inventaire comprend le dire verbal ou par écrit des habitants.

Les mêmes motifs commandant les mêmes précautions lorsqu'on ouvre un canal ou un chemin, on peut donc adopter pour les travaux la législation établie pour les usines à fer, qui exigent le plus de formalités et les enquêtes les plus étendues ; on aura satisfait par là à toutes les conditions de publicité et d'une instruction complète.

Cette législation est établie, bien connue, très claire et suffisante ; en créer une nouvelle ce serait appeler des difficultés, des discussions inter-

minables, des retards, et compromettre le succès des entreprises.

Une pensée doit dominer le législateur et la législation ; il faut de nécessité ouvrir de grands ateliers, obtenir une bonne navigation, encourager l'intervention du public, et par cela même simplifier les formes et lever les obstacles, mais en donnant toutes les garanties désirables.

Examinons d'abord les principaux modes d'exécution des travaux utiles et productifs ; on peut les réduire à trois :

1° L'État prend à son compte les ouvrages et paie les dépenses sur les fonds du trésor ou par des emprunts.

2° Des compagnies formées de capitalistes et d'entrepreneurs, étrangers aux localités, exécutent une communication à leurs frais et périls, et ne comptent retirer un intérêt de leurs avances que par les recettes des péages autorisés.

3° Des associations composées de propriétaires du sol, des manufactures, usines, etc., dans les cantons traversés par le projet, font les frais d'un canal ou d'une route dans l'espoir de se rembourser en grande partie des fonds avancés par la plus-value de leurs propriétés.

Dans le premier cas, le gouvernement fait souvent une faute et même une injustice ; il porte les fonds généraux arbitrairement sur un point et dans l'intérêt d'une seule localité, il adopte de préférence les entreprises qui intéressent les gran-

des villes, et les fait exécuter avec luxe et sur de trop grandes dimensions. L'opinion maintenant plus éclairée et la situation des finances font présumer que l'État n'ordonnera plus à son compte des ouvrages neufs, tels que canaux, routes, ponts, etc., etc.

Ce n'est aussi que par exception et dans des circonstances très rares qu'une compagnie de spéculateurs retire un intérêt ordinaire des capitaux employés à un chemin ou à un canal entièrement neuf, lorsque l'État et le pays ne font pas le sacrifice d'une grande partie des dépenses, parcequ'il est presque impossible de mettre à exécution la loi juste mais incomplète (1) qui autorise le prélèvement d'une portion de la plus-value des contrées traversées.

Dans ces deux cas, et sous l'empire de cette dernière circonstance, les fonds du trésor ou des actionnaires ne pouvant rendre en général que de très faibles intérêts, le gouvernement doit prévenir les pertes par des enquêtes étendues et prolongées, en ordonnant les formalités prescrites pour les usines, en appelant même plus de lumières par l'annonce dans les journaux des propositions des compagnies. Comme les concessions ne sont données que par des lois ou des ordonnances, l'instruction préalable sur chaque projet

(1) M. le maréchal de Vauban avait présenté un système équitable, lumineux, inconnu probablement aux rédacteurs de la loi.

fournira toujours les documents nécessaires à l'administration et au public, et empêchera l'exécution des entreprises peu utiles ou ruineuses. Mais ces formalités sont plus que suffisantes lorsque les propriétaires du sol, des fabriques, usines, etc., et des capitalistes se réunissent pour exécuter un ouvrage à leurs frais et périls. L'organisation même de ces actionnaires est le résultat d'une enquête minutieuse faite par chacun d'eux pour s'assurer du mérite de l'entreprise et de son influence sur les intérêts privés. Ce sont ces sociétés seulement qu'il faut appeler associations, pour les distinguer des compagnies exécutantes qui n'ont pas fait un appel aux propriétaires des cantons traversés par le projet.

Le gouvernement, loin de prendre avec les associations les mêmes précautions qu'avec des compagnies, doit au contraire en exciter le zèle et la confiance, et les encourager de tous ses efforts par des primes et des titres honorifiques.

Une association d'ailleurs a plutôt des droits à exercer que des priviléges à demander. En effet, personne ne contesterait à un propriétaire la faculté d'ouvrir un canal ou un chemin sur ses domaines, et d'y établir tel péage qu'il jugerait convenable. Une association de propriétaires, de manufacturiers, de capitalistes, dans un pays où la population réclame un ouvrage, et qui veut l'exécuter à ses frais, se trouve pour ainsi dire dans le même cas. Refuser cette prérogative aux pro-

priétaires des terrains ou à une association de propriétaires, ce serait annuler en partie le privilége de la propriété et mettre obstacle aux améliorations. L'État n'interviendrait que pour empêcher et nuire.

L'administration ne semble appelée qu'à fixer les formalités que doivent remplir les associations et à protéger également les actionnaires et les tiers par des clauses qui garantissent le succès des travaux et les droits acquis.

Les précautions à prendre sont tracées dans la législation anglaise, successivement perfectionnée par des enquêtes renouvelées chaque année depuis plus d'un siècle; nous proposons d'en admettre d'analogues en France.

Lorsque quelques personnes veulent entreprendre un ouvrage, elles annoncent par les journaux qu'une souscription est ouverte et que chaque actionnaire est libre de s'engager, dans un temps donné, pour telle somme qu'il juge convenable. La liste close dans le délai fixé, les principaux souscripteurs se réunissent, nomment un ingénieur et des commissaires qui président à tous les détails des travaux provisoires, font dresser les plan, nivellement, et remplissent les conditions préalables prescrites par la loi.

Un agent de l'association présente à chaque propriétaire du terrain coupé, et à son domicile, le tracé général, et le fait signer sur un registre et attester qu'il a pris connaissance du projet; cet avertisse-

Digitized by Google

ment officiel le met en demeure de rédiger et de dresser telles réclamations et oppositions qu'il juge convenables, et empêche qu'il prétexte cause d'ignorance.

Cette forme d'enquête est la seule utile; elle éveille et garantit tous les intérêts, et prévient les difficultés et les intrigues; nous croyons qu'il faut l'admettre, la prescrire même aux associations, et recommander aux propriétaires d'adresser au maire du lieu et directement au ministère une copie de leurs déclarations.

Quant aux entreprises de canaux neufs faites ou par l'État ou par des compagnies, comme la plupart doivent donner non des bénéfices, mais des pertes, le gouvernement doit user d'une grande réserve. Les formalités, les enquêtes prolongées et la concurrence des adjudications sont motivées; il faut prévenir les erreurs préjudiciables à l'État ou aux actionnaires qui se confient à la sagacité de l'administration.

En cas d'association, au contraire, chaque actionnaire retire par la plus-value de ses propriétés au-delà de ses avances; le pays est certain de voir les travaux s'achever et d'obtenir de grands avantages. Le gouvernement doit se montrer très facile et généreux. Tout l'avenir de la France dépend de l'intervention de ces associations ou des mesures qui seront prises pour les encourager et pour lever les obstacles qui les repoussent.

On suppose, en raison de la division des pro-

priétés, de l'isolement des intérêts, et de la haine des partis, que l'organisation de nombreuses associations est un rêve, et que tous les efforts du gouvernement ne sauraient le réaliser. Ces observations, très exactes pour la population de la capitale et des grandes villes, ne s'appliquent nullement aux campagnes et aux villes de fabrique; chaque jour on y compte un plus grand nombre de personnes très éclairées, actives et plus capables de grands efforts que nos voisins. Jamais encore le gouvernement n'a donné ni cherché l'occasion de connaître la puissance morale du royaume et de provoquer les plus hautes lumières; tout semble au contraire paralyser le zèle généreux d'une génération instruite et dévouée.

Lorsque le gouvernement aura manifesté ses intentions et établi une législation conforme aux vœux et aux besoins de la France nouvelle; lorsque les décisions ne seront que l'application uniforme des lois générales, et la conséquence forcée d'une enquête établie avec la gravité et la diligence éclairée qu'exigent les intérêts publics et particuliers, les propriétaires et capitalistes des divers départements s'empresseront de s'associer et de chercher les moyens d'enrichir leur pays par des travaux utiles.

C'est à ces propriétaires seulement, et sans intermédiaires, que l'enquête doit arriver; les autorités et les intérêts éloignés ne préparent que des avis incertains et contraires; des doutes inutiles

et souvent funestes; ils ne servent qu'à retarder la décision du gouvernement et l'exécution des ouvrages. Il en est souvent ainsi en consultant les conseils généraux, les chambres de commerce et les personnages influents.

Lorsqu'on se propose d'achever une navigation dont le mauvais état détermine des déchargements, des transbordements et des bénéfices de commission, les commerçants s'y opposent de tous leurs efforts; ainsi les habitants de Cambrai, de New-York, de la contrée entre le Don et le Volga, ont combattu avec ardeur, avec passion, le projet de canaux proposés. Il est à remarquer que l'établissement des ports, des grandes villes sur les fleuves, est dû au changement de navigation, aux obstacles qui empêchent les vaisseaux ou bâtiments d'entrer davantage dans les terres; il ne faut donc pas appeler de préférence aux enquêtes sur les canaux à ouvrir les grands manufacturiers et négociants; l'influence de leur crédit et de leur position ferait triompher leurs intérêts, contraires à ceux du pays. Les enquêtes ne sont utiles et fécondes en bons résultats que lorsqu'elles arrivent directement au public et aux intéressés de toutes les classes, et que les observations reviennent au gouvernement sans intermédiaires et sans modifications. C'est par ce moyen seulement qu'on peut recueillir tous les éléments de la vérité.

En réglant les formalités des enquêtes, nous insistons sur la nécessité de concilier les précau-

tions dans les contrats avec l'urgence des décisions; d'affranchir des formalités inutiles les associations qui offrent d'exécuter à leur compte les ouvrages nouveaux. Tout obstacle mis à leur intervention empêcherait l'exécution des nouveaux ouvrages, ferait perdre à l'État l'intérêt des 150 millions dépensés en canaux, et augmenterait la détresse toujours croissante de l'agriculture et des manufactures. Appeler aux énquêtes des intérêts étrangers ou contraires, créer sur les lieux des commissaires, multiplier les formes, c'est provoquer et animer les oppositions, c'est rendre désormais impossibles les communications qui manquent, et sans lesquelles la plupart des nos villes de fabrique ne tarderaient pas à être ruinées.

---

# DU SERVICE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES,

## CONSIDÉRÉ RELATIVEMENT AUX ASSOCIATIONS ET AUX COMPAGNIES.

---

Les ingénieurs des divers grades sont chargés de rédiger ou de modifier les projets, de diriger ou d'inspecter les ouvrages, et de donner leur avis sur les affaires de grande voirie et de cours d'eau; ils ne font que proposer, surveiller, contrôler; ils n'ont pas d'autorité directe, de décisions à prendre, de fonds à dépenser, de nominations à faire, de récompenses à donner à leurs propres agents. Tout pouvoir appartient au directeur général des ponts et chaussées, ou à son délégué, le préfet.

Les occupations des ingénieurs sont à ce point variées et difficiles, que la plus longue vie suffit à peine pour acquérir les connaissances et l'expérience nécessaires aux applications des diverses branches de la science.

Dans aucune carrière publique on n'exige d'un seul homme des travaux plus pénibles et plus continus; ce qui faisait dire au plus célèbre professeur de l'École polytechnique : « Les officiers de » génie et d'artillerie font quelques campagnes qui » leur sont comptées, les ingénieurs des ponts et

» chaussées sacrifient le jour, la nuit, leur vie » entière à leur service sans chance de gloire. »

L'administration des ponts et chaussées, comparée à celles de la marine, de la guerre, des finances, est de toutes la mieux réglée; les fonctionnaires y sont moins payés et exécutent les constructions analogues aux moindres frais. Mais comme aucune n'est encore conforme au gouvernement représentatif, et doit y être coordonnée, le public s'occupe d'abord du service qui touche à ses intérêts les plus matériels et les plus visibles, et demande avec instance des routes et des canaux aussi nombreux et aussi utiles que ceux de nos voisins.

En Angleterre les communications ouvertes dans toutes les directions, entretenues avec vigilance, avec luxe même, font prospérer le commerce, garantissent des fatigues et des dangers, et donnent aux voyages l'attrait du plaisir. Tels sont les résultats uniquement dus à l'intervention du public.

En présence de ces termes de comparaison qu'on opposera toujours à l'administration française, se borner à terminer les routes et les canaux, à les bien réparer dans le système actuel, serait une tâche incomplète et pour ainsi dire inutile. Les mêmes plaintes se renouvellent avec amertume, avec justice même; et tout le zèle et les talents des ingénieurs, sous l'empire des obstacles actuels, ne sauraient satisfaire l'exigence motivée du public.

Nous avons déjà montré que dans le cas même où le gouvernement ouvrirait un emprunt de 200 millions pour achever ou réparer les routes et les canaux commencés, la France n'aurait pas encore une bonne navigation, un système complet de communications, puisque le mauvais état des rivières, dont on ne s'est pas encore occupé, rend les canaux comme inutiles, et les dépenses faites comme perdues.

Les décisions à prendre doivent donc embrasser l'ensemble des améliorations, et il faut coordonner par un même système l'achèvement des routes et des canaux. Ces questions, plusieurs fois présentées et discutées dans cet écrit, doivent être examinées maintenant relativement à l'administration des ponts et chaussées.

Les ingénieurs sont chargés de la réparation des grandes routes; mais on ne leur donne ni les fonds nécessaires, ni des agents de leur confiance, ni le choix des méthodes; ainsi on ne peut sans injustice leur attribuer le mauvais état de quelques chaussées.

Les ingénieurs français, plus nombreux que ceux du reste de l'Europe, soumis à des épreuves plus fortes, à des examens plus sévères, connaissent tout ce qui a été écrit et fait au dedans ou au dehors du royaume; ainsi, sous le point de vue de l'art, la France peut disposer de plus grandes ressources que les autres États.

Mais on veut en France qu'un ingénieur soit à

la fois commis et piqueur ; et on lui donne des rapports, des écritures à faire, comme s'il ne devait pas sortir; et au dehors, des inspections, comme s'il n'avait pas à travailler dans son cabinet. Il ne dispose pas dans son arrondissement de la dixième partie des agents chargés de l'entretien des routes d'une même étendue en Angleterre ; il ne peut donc arriver aux mêmes résultats.

Supposons que, par une organisation nouvelle, un ingénieur ait pour aide dans chaque canton les trente propriétaires les plus éclairés et les plus intéressés au parfait entretien des chemins ; que chaque voyer soit chargé de la portion de route la plus voisine de sa demeure; que sa surveillance puisse s'exercer sans frais de déplacement ; que les uns aient la comptabilité des recettes et des dépenses, les autres les soins de surveillance journalière ; que tous soient autorisés à créer les fonds nécessaires au parfait état d'entretien, et forcés de remplir ces diverses tâches : il est certain que par ce concours d'agents nombreux et gratuits le pays obtiendrait d'excellentes routes.

Telle est la législation anglaise ; telle doit être celle d'un pays libre où la loi impérieuse oblige chacun à se dévouer pour tous. La conséquence nécessaire d'un tel gouvernement est de faire payer les routes et les canaux par ceux qui en profitent, et de régler le tarif des péages d'après les dégradations ou le poids du chargement.

Obtenir de belles routes, des routes anglaises,

avec un système de roulage qui détruit les pierres et laboure les routes, et sans moyens de transporter de bons matériaux ; sans droits d'entretien, sans le concours de toute la population éclairée, nous paraît aussi impossible que de rendre un pays manufacturier, commerçant, sans une bonne navigation et sans institutions libres.

Admettons une administration cantonnale, et voyons quelles seraient les fonctions des ingénieurs et leur influence.

Un ingénieur d'arrondissement ne serait plus commis, piqueur, mais ingénieur ; il s'occuperait de faire faire sous ses yeux et en présence des commissaires, quelques portions d'une chaussée parfaite ; il mettrait ces commissaires en état d'exercer une surveillance efficace, soit pour le choix et le cassage des matériaux, soit pour leur emploi, soit pour déterminer exactement le profil des routes.

Il visiterait successivement les cantons, donnerait des instructions et ferait à l'ingénieur en chef des rapports sur la situation des routes de son arrondissement.

Lorsque des barrières seraient établies, il rendrait compte si les chaussées sont maintenues bonnes conformément aux conditions prescrites par les règlements.

De sérieuses études et une longue expérience des travaux permettant à chaque ingénieur de remplir sa tâche en sept à huit jours par mois, il pourrait,

le reste du temps, s'occuper des travaux neufs pour lesquels il serait consulté.

Les appointements d'un ingénieur, eu égard aux dépenses de son éducation, étant moindres que les journées d'un charpentier ou maçon, et surtout d'un mécanicien, on ne pense pas qu'il y ait possibilité de les réduire, puisqu'ils ne sont en réalité que le remboursement des frais faits pour leur service actif.

Le décret d'organisation des ponts et chaussées oblige les ingénieurs de diriger les travaux de départements et de communes, de donner des avis sur les affaires d'usines, sur la demande des préfets, et leur alloue des indemnités pour ce service extraordinaire. C'est même dans la supposition des indemnités allouées pour des ouvrages semblables que les appointements ont été réglés; la nouvelle législation doit consacrer ce principe, et laisser pour les travaux neufs le choix d'un ingénieur sur six cents.

Un ingénieur ne serait plus obligé de remplir une tâche de subordonné, d'employé à l'année, à la journée, de donner tant d'heures par jour sur les routes; ses fonctions exigeraient toujours l'application des connaissances et de l'expérience qu'il aurait acquises; plus il aurait médité sur son art, plus il aurait visité de travaux, et plus il serait utile en moins de temps; le résultat de dix ans de recherches et de méditation pouvant être mis en pratique en quelques jours.

Le privilége d'un gouvernement représentatif est de développer plus rapidement les facultés par les plus grands avantages du succès et par la certitude donnée au mérite de l'obtenir. Sous l'empire d'une législation en harmonie avec le pacte fondamental, la France apprendrait bientôt qu'on compte dans les ponts et chaussées beaucoup d'ingénieurs de la plus haute capacité, à qui il n'a manqué que les occasions de se faire connaître.

La surveillance des routes, ponts, canaux, ports, et toutes les affaires administratives relatives à la voirie, aux cours d'eau, étant, comme maintenant, confiées aux ingénieurs en chef et ordinaires de chaque département, sous la direction du préfet, les ingénieurs conserveraient les mêmes attributions, seulement ils seraient plus occupés comme ingénieurs et moins comme agents secondaires, et se rendraient plus utiles.

Il reste à examiner si les ingénieurs doivent avoir une intervention, et dans quelles limites, lorsque des associations proposent d'entreprendre à leurs frais et périls des ponts, des chemins neufs, des canaux; les compagnies pourront-elles s'affranchir de tout contrôle des ponts et chaussées? les ingénieurs du département seront-ils autorisés à diriger les travaux des associations? ou seront-ils appelés à contrôler les entreprises particulières des canaux et des routes.

Quoique ces questions aient été discutées plus haut, nous croyons devoir les reprendre, parceque

leur solution peut avoir une grande influence sur les travaux et l'avenir de la France; mais il est nécessaire de rappeler encore la distinction que nous avons faite entre les entreprises par une compagnie ou par une association.

Nous entendons par compagnie une société de capitalistes ou d'entrepreneurs qui, n'étant pas propriétaires dans une contrée, s'engagent à exécuter à leurs frais et périls un ouvrage avec la chance de retirer des bénéfices de leur temps et de leurs capitaux par le produit direct de l'entreprise.

Soit que le gouvernement fasse préparer à ses frais les projets des travaux, ou soit qu'une compagnie ayant eu la pensée de l'amélioration en présente les plans et détail, le gouvernement est dans l'habitude de concéder sans adjudication la première entreprise nouvelle dans son espèce, et d'ériger la concurrence pour les autres. Cette distinction et cette préférence paraissent justifiées : il a voulu encourager les essais et les travaux; mais lorsque la confiance est établie, il a toujours appelé le concours des compagnies rivales pour des ouvrages semblables.

Cette marche, bonne jusqu'à ce jour, serait désormais funeste, parcequ'on retomberait rapidement dans les inconvénients qui ont suspendu dans le dernier siècle les prospérités de la France. Lorsque les succès obtenus par les honorables entrepreneurs des canaux de Briare, de Languedoc, eurent éveillé l'attention des spéculateurs, il se

forma beaucoup de compagnies qui, sans expérience, sans capitaux suffisants, obtinrent, par faveur, des concessions de canaux. Leur imprévoyance, d'une part, et la puissance de la centralisation qui commençait à naître et s'est toujours accrue depuis, ont ruiné successivement tous les capitalistes; ainsi les compagnies des canaux de la Somme, de l'Ourcq, de Troyes, de Provins, d'Essonne, etc., ont perdu la totalité des fonds dépensés. Il est donc nécessaire de prévenir à la fois la ruine des actionnaires trop confiants, et les obstacles apportés aux travaux par des compagnies qui manquent de capitaux et de prévoyance.

Quelques personnes soutiennent en thèse générale qu'il faut laisser aux compagnies pleine liberté d'entreprendre, de se ruiner même; les fonds de l'État n'étant pas compromis.

Mais un grand travail se lie aux intérêts d'une contrée; s'il est légèrement combiné, lentement exécuté, et même abandonné, une population de plusieurs cantons, d'un département que l'ouvrage devait enrichir, perdra son avenir par suite des erreurs et de l'imprévoyance de la compagnie ou de l'administration, également responsable des autorisations légalement données.

Prévenir les mécomptes des actionnaires, les pertes plus graves des habitants, et les obstacles apportés aux améliorations, nous semble un devoir du gouvernement facile à remplir.

En Angleterre, les propriétaires des terres et

des manufactures de la contrée qu'un canal ou un chemin neuf doit traverser, se réunissent aux lieu et jour annoncés par les journaux et souscrivent le montant de la dépense; l'assemblée nomme un ingénieur et des commissaires qui remplissent les formalités prescrites par les lois, et poursuivent l'approbation du projet par un acte du parlement.

Par une telle marche, les propriétaires du sol ou des fabriques d'une contrée exécutent tous les projets qui leur sont utiles, et n'ont ni à solliciter une faveur, ni à perdre leur temps en démarches, ni à redouter une concurrence et une préférence accordées arbitrairement. Chaque habitant, sans distinction, souscrit pour une somme de son choix, et presque toujours ne compte que sur l'avantage qu'il retirera du canal comme propriétaire et non comme actionnaire. Ainsi chaque personne évaluant la plus-value qu'il obtiendra, fait d'avance le sacrifice d'une partie des fonds employés en travaux.

Une telle législation conduit à ne faire que les ouvrages réclamés par le pays, à entreprendre sans concurrence, sans retard et sans obstacles les travaux jugés nécessaires, et à prévenir tous les embarras créés par l'usage maintenant suivi en France.

Nous n'avions appelé association que les sociétés composées de propriétaires du sol des fabriques et des capitalistes d'un pays, qui se chargent d'exécuter à leur compte les travaux utiles à leur exploitation.

Autant l'intervention de telles associations est favorable et indispensable à la prospérité publique, autant celle des compagnies sans capitaux pourrait en retarder et en compromettre le développement. On doit donner la préférence aux associations.

Il est nécessaire cependant de reconnaitre que les propriétaires des campagnes, presque toujours gênés, timides, peu confiants par souvenir des actes arbitraires du gouvernement impérial, montrent une grande répugnance à prendre part à des associations. Il était de toute nécessité d'admettre et d'appeler des compagnies, mais depuis quelques années la France a fait des pas très rapides; on remarque même plus de progrès dans les départements et dans les campagnes que dans la capitale et dans les villes. On peut donc espérer que beaucoup d'associations de propriétaires se formeront pour soumissionner et exécuter les entreprises utiles. Mais l'intervention des compagnies exécutantes doit être de même encouragée et protégée. C'est par des capitalistes seulement que peuvent être entrepris les grands travaux d'art, des ponts, les barrages difficiles, le perfectionnement des navigations des fleuves, parceque les ouvrages exigent beaucoup de capitaux, d'instruction et de hardiesse; et exposent à des chances que refusent de courir les propriétaires.

Maintenant il reste à déterminer les rapports des associations et des compagnies avec le gouverne-

ment et l'administration des ponts et chaussées.

Lorsque les principaux habitants d'une contrée demanderont à exécuter une entreprise, nous croyons que les nivellements, vérifications de plans, de calculs, doivent être faits par un des six cents ingénieurs des ponts et chaussées, choisi librement par la compagnie. Cette tâche, qui ne demande pour un ingénieur exercé et expérimenté que quelques jours sur le terrain et des occupations de cabinet, peut être remplie, pour le plus long canal, par l'ingénieur du gouvernement le plus chargé de service. Il serait aussi injuste et nuisible de refuser à une association les lumières d'un ingénieur de sa confiance, et à l'ingénieur l'exercice de ses talents, que de défendre au médecin ou chirurgien d'un hôpital, à un professeur, à un académicien, qui reçoivent un traitement de l'État, d'exercer leur art et de se servir de leurs instruments, de leurs pinceaux ou de leurs plumes. Une pareille exigence, conforme au gouvernement impérial et à tout gouvernement absolu, est entièrement contraire à l'esprit de nos nouvelles institutions.

Le talent naturel le plus heureux, le génie même, sans une application continuelle, sont impuissants, puisqu'ils n'enfantent que des découvertes ou inutiles ou déjà faites. On n'arrive à atteindre les limites de plus en plus étendues d'une science que par l'étude des travaux des devanciers, et pour les dépasser il faut des essais sans nombre

des efforts extraordinaires. Toute chance de succès serait ôtée par une restriction que la jalousie souhaite et voudrait commander.

Il nous semble juste et avantageux à l'État et aux compagnies, que des ingénieurs du gouvernement aient la faculté d'être conseils et directeurs de grandes entreprises, lorsque cette tâche ne demande que le temps dont ils sont maîtres de disposer.

Dans l'évaluation des services, la loi n'a dû demander à chacun que le travail à exiger d'un homme de force moyenne ayant une famille et des devoirs à remplir; il est donc évident que celui qui, par amour de son métier, reste libre de tout soin, peut disposer de deux ou trois fois plus de temps. Il faut que celui qui, plus favorisé de la nature, a sacrifié en outre sa jeunesse et sa fortune pour acquérir quelque supériorité, ait la liberté d'exercer ses talents. Si on refuse au mérite toute chance de récompense, le dévouement paraîtrait un mécompte, tout germe d'émulation et de capacité extraordinaire serait détruit. Ces vérités sont maintenant si bien établies, qu'il paraît inutile de combattre les objections. Mais le concours d'un ingénieur doit-il être seulement facultatif? Le gouvernement doit-il exiger que les associations et les compagnies ne présentent des projets et n'en dirigent l'exécution que sous la garantie d'un ingénieur des ponts et chaussées de leur choix?

Nous regardons cette obligation comme néces-

saire dans l'intérêt des actionnaires, du public et de l'État. Nous citerons à l'appui de notre opinion les leçons de l'expérience.

Presque toutes les entreprises tentées en France dans le dernier siècle, sans le concours des ingénieurs des ponts et chaussées, ont ruiné les actionnaires et retardé la prospérité publique, malgré les faveurs souvent obtenues par des compagnies. Beaucoup d'exemples nouveaux confirment ces résultats.

Abandonner les travaux à l'ardeur des compagnies, sans l'intervention des propriétaires, sans le concours des ingénieurs, ce serait encourager des entreprises hasardeuses qui rendent impossibles les améliorations les plus indispensables. Il paraîtra évident à ceux qui ont quelque notion des canaux, qu'un canal mal tracé, abandonné ou sans valeur, empêchera pour toujours une entreprise facile qui eût enrichi toute une contrée.

Un ingénieur des ponts et chaussées n'est pas infaillible; mais on en compte plus de trois cents qui joignent maintenant une profonde instruction à une grande expérience; si l'association choisit mal, c'est à elle à courir les chances de responsabilité.

L'État a un double intérêt qu'une compagnie ne fasse pas une entreprise ruineuse; les pertes sont supportées par le pays, ôtent surtout la confiance, et suspendent le cours de la prospérité publique; un ingénieur exercé les préviendrait.

Sous un autre point de vue cette condition est une justice. L'organisation générale des ponts et chaussées, conforme à celle du génie, de l'artillerie, de la marine, des avocats, des médecins, doit être ou conservée ou modifiée avec toutes les autres. Si l'on accorde à toute personne d'exercer les fonctions d'ingénieur sans avoir subi les épreuves, les concours prescrits par les lois et les ordonnances, il faut alors que les ingénieurs des ponts et chaussées aient réciproquement la faculté d'être officiers supérieurs du génie, de l'artillerie, de la marine, puisqu'ils ont satisfait, et avec distinction, aux mêmes examens.

Pour appuyer cet affranchissement total de l'administration, on dira que quelques personnes, sans être ingénieurs, ont autant et plus de talents que beaucoup d'ingénieurs; mais Jean-Bart, Vauban, pris hors des rangs de la marine royale et du génie militaire, ne pourraient plus arriver au grade d'enseigne et de capitaine du génie; les plus éloquents orateurs des chambres n'auraient pas droit de plaider au barreau; le médecin le plus habile sans diplôme ne peut exercer cet art.

De nouvelles dispositions générales sont sans doute possibles, peut-être même fort utiles; mais on a cherché à balancer les avantages et les inconvénients par la législation existante; il faut de nécessité la modifier dans son ensemble ou la conserver dans ses détails.

Si le nombre des ingénieurs paraît trop faible,

si on veut étendre la faculté du choix donné aux associations, on peut chaque année doubler le nombre des élèves admis à l'École polytechnique; tout est disposé pour les recevoir, et il paraît que le petit nombre des élèves admis tient à des particularités qu'on ne saurait justifier.

La clause imposée aux associations de ne présenter des projets que sous la garantie d'un ingénieur choisi par elles, donnerait la facilité de prévenir ou de lever les obstacles qui ont excité leurs plaintes et compromis le succès de leurs entreprises.

Pour établir les avantages de cette disposition, il faut comparer l'usage suivi à la législation proposée.

Le gouvernement ou une compagnie présente un projet, l'adjudication est ordonnée; le cahier des charges prescrit aux adjudicataires de soumettre aux administrations de plusieurs départements les détails des travaux, et les modifications qu'ils proposent; il est évident que la compagnie n'a aucune garantie que les projets des ouvrages les plus urgents, ainsi soumis au contrôle d'un très grand nombre de personnes, soient définitivement adoptés dans un délai de plusieurs années.

Les concessionnaires sont forcés de faire approuver les changements, et d'attendre que toutes les formalités prescrites pour les ouvrages de l'État aient été remplies; il en résulte nécessairement des retards, de l'incertitude même : chaque ingénieur

ayant une opinion différente, quelquefois contraire sur les divers systèmes, la compagnie doit suivre des pensées souvent opposées à ses intérêts et à l'opinion de l'ingénieur-directeur. Un tel contrôle décourage les compagnies, excite leurs réclamations, et éloigne les associations les plus honorables.

Puisqu'il y a urgence et nécessité d'ouvrir de grands ateliers, et de lever les obstacles qui repoussent les associations et les compagnies, il nous semble qu'il faut les affranchir de tout contrôle de détail, de toute surveillance journalière. Lorsqu'une loi ou une ordonnance concèdera un canal ou un chemin, les actionnaires doivent être autorisés à exécuter leur contrat sous la garantie donnée par un cautionnement, et par la responsabilité d'un ingénieur relativement à l'art. Une compagnie n'aurait plus alors à redouter les discussions, les entraves; elle serait maîtresse de son entreprise dans les limites de la loi.

Ces dispositions obligent évidemment d'accorder les concessions à perpétuité, ce qui est d'ailleurs conforme à l'intérêt public et à l'intérêt du pays traversé par la ligne nouvelle d'un canal ou d'une route.

Ces bases arrêtées, nous indiquerons la marche à suivre pour arriver au traité à passer par les compagnies, et à la parfaite exécution et réception des travaux.

Le gouvernement veut confier à l'intérêt parti-

culier le perfectionnement des rivières navigables et l'ouverture des canaux et des chemins neufs. Pour concéder les rivières, il engagera les associations et les compagnies à faire dresser des projets par des ingénieurs; il mettra l'entreprise en adjudication, et avec rabais sur la réduction des droits de navigation. La compagnie concessionnaire devra indemniser les auteurs du projet, d'après une base invariable fixée d'avance; afin de prévenir les décisions arbitraires, les discussions ruineuses entre les compagnies, le découragement et le discrédit des entreprises.

Les nouveaux chemins ou canaux pourraient être donnés sans adjudication et à perpétuité aux associations de propriétaires du pays ou aux capitalistes qui appelleraient à eux ces propriétaires et s'engageraient à exécuter et à bien entretenir les ouvrages à leurs frais et périls.

Le conseil général des ponts et chaussées serait chargé non seulement d'examiner, comme maintenant, les projets de canaux et de route, de déterminer les directions à suivre, les modifications à faire, les dimensions à donner; mais aussi de discuter les observations, les oppositions et les résultats des enquêtes ordonnées dans le pays traversé par les lignes de communication. Il devrait aussi dresser les cahiers des charges des adjudications ou concessions, les projets d'ordonnance et de loi, et donner des avis sur toutes les questions relatives à l'art et à l'interprétation des traités.

L'approbation des projets ayant été accordée après avoir satisfait à toutes les conditions prescrites par les lois et règlements, toute latitude serait laissée à la société exécutante ; ce serait à elle seule à accepter avec l'ingénieur de son choix toutes les chances des travaux. Les ingénieurs de l'association seraient libres de tracer, de changer, d'exécuter sans le concours des ingénieurs des lieux et de l'administration, qui ne recevrait plus de réclamations, quels que fussent les résultats des entreprises. Le gouvernement, libre de tous soins, de toute responsabilité, appellerait le pays à prendre seulement part au succès que les compagnies n'obtiennent que par les avantages publics.

L'intervention d'un ingénieur attaché à une association sert donc tout à la fois à affranchir l'administration des vérifications, des contrôles et des chances, et la compagnie des inconvénients d'une telle surveillance qui amène nécessairement des discussions, des retards, et souvent la ruine de l'entreprise.

Le danger à éviter n'est pas de faire des traités trop avantageux aux compagnies, mais bien d'empêcher, de retarder même ces traités par des formalités interminables et arbitraires. C'est donc sur cette pensée qu'il faut s'arrêter et revenir sans cesse ; la France souffre, et tout adoucissement général ne saurait arriver que par un grand ensemble de travaux. Ce but, vers lequel il faut tendre, sera

atteint en peu de temps, en déclarant, 1° que la concession des canaux et des chemins neufs sera donnée à perpétuité, sans adjudication, aux associations qui par suite d'affiches et d'annonces publiques, se formeront de tous les souscripteurs qui se présenteront; 2° que la concession du perfectionnement des rivières navigables et flottables sera de même accordée à perpétuité, mais par adjudication publique, le rabais portant sur les droits proposés, et avec obligation pour la compagnie adjudicataire de rembourser une indemnité à celle qui a donné les premiers projets; 3° que les plans seront dressés et signés par un ingénieur des ponts et chaussées.

Lorsque deux compagnies auront présenté des projets pour une même rivière, elles seront autorisées à nommer chacune trois ingénieurs qui décideront sur les droits respectifs, concurremment avec trois ingénieurs désignés par le directeur-général des ponts et chaussées.

Lorsqu'une seule compagnie aura dressé les projets à ses frais, elle aura la faculté de désigner trois ingénieurs pour examiner ses droits et les défendre au conseil général.

On éviterait ainsi les réclamations des compagnies qui prétendraient être injustement repoussées, et les inconvénients de l'influence des personnes qui, préoccupées d'anciens systèmes, s'opposeraient à des essais nouveaux, sans lesquels nul progrès, nulle découverte n'est possible.

En Angleterre, comme dans l'ancienne France où l'administration était plus conforme que maintenant au gouvernement représentatif, et dans tous les pays libres, les ingénieurs n'ont atteint de la célébrité par de grands services rendus à leur pays que lorsqu'on leur a laissé pleine liberté d'agir, d'exécuter leurs projets sans contrôle et de les modifier eux-mêmes et à leur gré pendant les opérations. Il n'est pas une découverte qui, soumise à un contrôle, ne soit repoussée et ne soulève les passions contre l'auteur. Avec nos formes actuelles, et les conflits de la guerre et de l'intérieur, il eût été impossible à Vauban d'élever un fort, et à Riquet de construire quelques écluses de son canal, puisque les discussions des travaux mixtes à Besançon, au Havre, à Cherbourg ont duré trente années, et que beaucoup de projets sont suspendus depuis long-temps.

Le moyen d'obtenir le plus tôt les améliorations qui nous manquent, c'est de lever les obstacles qui les retardent. On peut dire que les communications seront d'autant plus belles et plus nombreuses que le gouvernement s'en mêlera moins ; qu'il laissera aux associations et aux ingénieurs une liberté plus grande et nécessaire au développement des talents ; qu'il doit confier l'entretien et le perfectionnement des travaux aux autorités locales, les grandes améliorations aux associations de propriétaires et de capitalistes. La tâche de l'administration deviendrait aussi facile qu'efficace ; les pré-

fets, les ingénieurs surveilleraient, dirigeraient, préviendraient les négligences et assureraient l'exécution des obligations contractées par les cantons et les villes, et fourniraient les documents nécessaires aux projets de contrat.

Les lois actuelles renferment le principe des dispositions à prendre, et donnent les moyens d'obtenir ces améliorations qui nous manquent. Mille circonstances obligent de réaliser bientôt les espérances de la France; administrateurs, ingénieurs, propriétaires, capitalistes, ouvriers de toutes les classes, offrent au gouvernement tous les éléments et les moyens de prospérité et de richesses. Il peut coordonner ces puissances, les faire agir en quelques mois, arracher la France à un état de stupeur ou d'inquiétude, et fonder par le travail et la paix une grandeur nouvelle. Le temps commande, chaque jour de retard est une cause de privations et de pertes pour des milliers de familles.

---

## DES RELATIONS

### ENTRE LES PRÉFETS ET LES INGÉNIEURS.

L'organisation impériale et presque militaire des ponts et chaussées établissait une discipline sévère contraire aux avantages d'un service beaucoup plus important depuis la restauration ou la paix.

Par les changemens proposés, les préfets et les ingénieurs ont des attributions distinctes, différentes mêmes, qui se coordonnent sans rappeler les idées de pouvoir et de subordination.

Les ingénieurs n'ayant plus ni comptabilité, ni responsabilité, ni fonctions à la journée, ils exerceraient leur art comme les médecins en chef des hôpitaux, comme les directeurs du génie; ils indiqueraient les meilleurs moyens de faire et d'entretenir les routes, et remettraient des rapports aux préfets, qui prononceraient selon qu'ils le jugeraient convenable.

Pendant l'interruption des travaux, les ingénieurs, sans demander de congé, seraient libres de voyager, d'étudier les grands travaux, de dresser des projets, et pourraient acquérir par l'exercice de leur art et l'étude des ouvrages entrepris, l'expérience plus nécessaire encore que la théorie.

Une plus grande liberté doit donc tourner au

profit du service, et amener plus promptement le succès des améliorations nécessaires.

On se plaint généralement de la lenteur des décisions sur les affaires de détail qui sont renvoyées aux ingénieurs de divers grades, et par eux aux préfets, au directeur général, au conseil, et après de longs délais, reviennent par les mêmes filières, où elles passent de nouveau lorsque des modifications sont prescrites.

Ces inconvénients seraient évités en adoptant des dispositions anologues à l'article suivant de l'ordonnance de 1776, concernant le corps de génie.

Art. 7. « Il sera établi dans chaque direction » un conseil d'administration qui sera composé des » directeurs et de tous les officiers supérieurs des » brigades qui se trouvent le plus à portée du lieu » de sa résidence. Ce conseil sera présidé par le » commandant de la province, s'il est présent ; les » officiers généraux des divisions, répartis dans l'é- » tendue de la direction, y auront également séance. » En cas de leur absence, le commandant de la place » où résidera le directeur sera toujours appelé ».

Le préfet du département réunirait de même chaque année les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service, examinerait en conseil départemental les projets et les affaires, prononcerait définitivement sur tous les détails, et renverrait au directeur général les projets des grands travaux.

Quelques jours après cette session, le conseil départemental des ponts et chaussées se réunirait

au conseil d'administration de la guerre, pour délibérer sur les travaux mixtes et prononcer sans recours aux ministres respectifs.

Ainsi, en quelques semaines, le général de la division, le préfet et les ingénieurs des deux services règleraient les divers travaux qu'il faut maintenant discuter plusieurs années sans avoir souvent de résultat.

Ces dispositions nécessiteraient entre les inspections et les directions des ponts et chaussées et du génie militaire, une concordance depuis longtemps réclamée, et deviendraient plus efficaces en adoptant les anciennes divisions territoriales, mieux séparées par des limites naturelles.

Les attributions nouvelles données aux préfets et aux ingénieurs, et les réunions des divers fonctionnaires imprimeraient une marche rapide à toutes les parties du service et contribueraient au succès des grandes entreprises sans lesquelles la détresse de l'agriculture et du commerce croîtra toujours.

Les ingénieurs, plus confians dans l'avenir, plus certains de leurs résidences, étudieraient avec plus d'ardeur les améliorations à faire et parviendraient avec plus de certitude à les conduire à terme.

Des communications plus nombreuses sont nécessaires ; mille obstacles retardent ou empêchent maintenant leur exécution ; la nécessité commande de lever les difficultés et de donner à la France une administration plus en harmonie avec le gouvernement de la restauration.

## RÉSUMÉ.

Le perfectionnement des routes, des canaux, est bien moins une question de ponts et chaussées que de législation, car l'état des communications d'un pays dépend surtout de ses institutions. Sous une administration militaire absolue on ne doit exiger que les grandes routes de l'empire, ouvertes, comme les voies romaines, de la capitale aux chefs-lieux des provinces, exécutées à grands frais avec plus de luxe que d'art, laissant entre elles des contrées épuisées, sans chemins praticables, sans industrie.

Long-temps le gouvernement a cherché à concilier des choses incompatibles : le commerce et des armées permanentes, nombreuses, oisives; un gouvernement représentatif sans l'intervention du public dans les affaires municipales, de meilleures lois sans enquêtes; des améliorations par ceux qui les ignorent ou les repoussent. Il semblait vouloir tout à la fois l'éclat des armes et les bénéfices de la liberté.

Il est temps de choisir entre les illusions de l'empire et les bienfaits de la restauration. Si le gouvernement veut être militaire, le commerce averti peut liquider ses entreprises, se préparer aux chances des victoires et des invasions nouvelles; il faut renoncer à étendre et à perfec-

tionner les communications intérieures. Pendant l'état de guerre inhérent à cette organisation, les allocations pour travaux utiles sont réduites ou retirées, et la plupart des entreprises abandonnées. Les réquisitions, les emprunts augmentent les charges; la confiance se perd, les fonds restent sans emploi, les ouvriers sans travail, les produits sans valeur; la détresse des particuliers prépare les malheurs publics. Telle serait la France si, repoussant les vœux d'une génération généreuse, éclairée, on persistait à suivre les errements de l'empire.

Par un système contraire, plus conforme à l'esprit du pacte fondamental, par le concours du public aux affaires communales, le gouvernement, sans soins, sans dépenses, sans diminuer ses prérogatives et son autorité, est maître de se créer de grands moyens de puissance, et d'effacer les dernières traces des dissensions publiques.

Un pouvoir central éloigné ne saurait régir avec le même bonheur, par une règle invariable, les affaires journalières des contrées soumises à divers climats, à tous les accidents de la nature. Les évènements imprévus de chaque jour demandent une action décisive, immédiate; des formalités occasionent des retards ou des pertes, et une aveugle égalité devient une injustice. Les faits et les tableaux que nous avons cités en établissent les preuves.

Les Français, grandis par les souvenirs de gloire,

par les malheurs mêmes, et surtout par la liberté, se livrent au commerce depuis la restauration avec la confiance que donne le meilleur gouvernement. Mais des causes inaperçues préparent la ruine des entreprises les mieux concertées. Chaque jour nous apprend et nous fera connaître de nouveaux désastres dans les contrées manufacturières de l'est, du midi, du couchant. Un seul département, le Nord, semble à l'abri de ces catastrophes, parceque c'est le seul où l'on soit parvenu, avec de grandes difficultés sans doute, à procurer aux fabriques les moyens de prospérité, c'est-à-dire des communications plus rapides et à meilleur marché. En deux années, et sans dépenses de l'État, on pourrait compléter la navigation, la rendre plus rapide que le roulage, et deux fois moins chère, et procurer à la Flandre française tous les avantages qui rendent le monde tributaire des villes de Manchester, Birmingham ; il suffirait de lever les obstacles apportés aux projets civils par l'administration de la guerre. Une nouvelle législation des travaux donnerait à cette contrée et au reste du royaume les communications qui manquent et de plus grandes richesses. Beaucoup de personnes reconnaissent ces vérités, mais les oppositions à vaincre leur paraissent si redoutables, que la plupart, désespérant du succès, croient inutile de le tenter.

Mille faits semblent justifier leur découragement. depuis cent cinquante ans que les libertés des villes et des provinces sont de plus en plus envahies, tous

les hommes dévoués et d'une haute capacité qui ont osé lancer un trait contre la centralisation, ont soulevé l'intérêt et l'envie. Ces passions, plus terribles que les monstres de Ténédos, ont étouffé dans leurs épouvantables nœuds ces nouveaux ministres de la vérité, en présence d'un peuple long-temps sourd aux bons conseils.

Mais les temps sont changés, le public plus instruit saura reconnaître ses défenseurs; beaucoup d'hommes généreux, sans tenir compte des chances personnelles à courir, ne verront que l'avenir de la France, et voudront contribuer à sa grandeur.

Pour obtenir, sans longues discussions, les améliorations qui nous manquent, il suffira d'exposer les faits et d'arriver par eux à la vérité.

Nous croyons avoir montré dans divers écrits que l'impôt d'un milliard exige un commerce extérieur florissant; que pour vendre au dehors il faut fabriquer ou mieux ou à meilleur marché que nos voisins; que la valeur effective des produits dépend de l'instruction des ouvriers, de la perfection des machines, du bas prix des matières premières et des transports.

Puisqu'il est constaté, malgré les assertions contraires, causes de graves erreurs, qu'en Angleterre le prix du travail, des matières premières, et surtout des transports est, terme réduit, deux fois moins cher (1) qu'en France, il est donc impossible que

(1) Voir les tableaux et les notes placés à la fin du volume.

la France puisse fabriquer à aussi bon marché, conserver au dehors un commerce étendu, au dedans de nombreuses fabriques, et continuer à payer les impôts sans diminuer son capital.

Avec des armées de terre, des flottes, des douanes deux fois plus nombreuses, on n'arriverait qu'à augmenter les charges, les prix des journées, des matières premières, des produits du sol et des fabriques, et à ruiner plus rapidement l'agriculture et les manufactures. De même avec des droits d'entrée très élevés sur les matières premières, on encourage l'introduction des marchandises étrangères, on accorde de fortes primes à la contrebande. Le système suivi est donc en tout point contraire à l'expérience et aux intérêts du pays, et en le continuant, on peut calculer à quelques mois près les désastres des grandes fabriques et des principales villes de manufacture.

Pour résoudre la question spéciale qui nous occupe, nous avons rapporté les observations et les faits suivants qui paraîtront des axiomes, ou que justifient des données officielles.

Les transports par eau dans le même temps et au même prix sont préférables aux transports par terre.

Plus les transports se font vite et à bon marché, et plus la prospérité augmente

On ne peut obtenir de bonnes routes que par une bonne navigation qui appelle les gros transports et procure à bas prix d'excellents matériaux.

L'intervention du public est indispensable pour l'exécuter et l'entretien des canaux et des routes.

Un gouvernement est hors d'état de créer et d'entretenir les canaux. Les fonds communs destinés aux ouvrages de navigation ne tournent qu'au profit de quelques contrées favorisées, et contribuent à augmenter la misère des peuples plus pauvres.

Une bonne navigation intérieure ne s'établit que sous l'influence des garanties nécessaires. Il faut que le gouvernement concède à perpétuité la propriété des canaux et des rivières navigables et flottables; qu'il impose à toutes les compagnies l'obligation, sous leur responsabilité, de maintenir en bon état les canaux; qu'il fasse en outre payer les frais de réparation des routes par les voituriers qui les dégradent. Une de ces conditions négligée rend les autres inexécutables.

On est ainsi conduit à reconnaître que sans l'établissement des barrières sur les routes, on ne peut espérer ni bonne navigation, ni bonnes routes, ni prospérité du commerce.

Nous avons cherché à répondre par des faits aux objections contre les barrières.

On ne peut les établir que sous un gouvernement libre, où la loi est forte, où le public intervient; ce système était donc impossible sous l'empire.

Les barrières donnent des produits réguliers, les moyens d'entretenir jour par jour les chaussées.

Le meilleur état des routes fait baisser les prix

des transports. Il en est ainsi sur les rivières où les nouveaux droits d'écluses et de perfectionnement font diminuer le temps et les frais de navigation. Aussi plus les chemins et les canaux sont améliorés au moyen des produits des barrières, et plus le fret est réduit.

Des barrières sont établies sur les routes d'Angleterre, d'Écosse, d'Irlande, des États-Unis, de la Belgique, de la Prusse, de Saxe, de Bohême; il serait impossible d'admettre cet impôt spécial dans les États sans administration provinciale, et de l'introduire même en France, avant de modifier l'organisation impériale.

Nous avons proposé d'instituer une administration cantonnale chargée de la surveillance des barrières et de l'exécution des routes neuves avec le concours des ingénieurs, et nous avons cherché à combattre les objections contraires.

Quelques personnes pensent que tous les efforts du moment et pendant dix ans doivent se borner à terminer, à restaurer et réparer les routes royales; à finir les canaux, à créer un fonds de 150 millions pour subvenir aux dépenses; mais quand cette tâche serait accomplie, la moitié de la France manquerait encore de routes; le royaume n'aurait pas de navigation, et la ruine de beaucoup d'agriculteurs et de commerçants serait également certaine et prochaine. Pourquoi refuser à la génération présente les avantages qu'on peut obtenir dans un court délai, sans sacrifices de l'État?

Se borner à restaurer les routes, à terminer les canaux, serait une tâche incomplète et presque inutile ; l'ensemble des améliorations doit être entreprise.

Pour profiter des 150 millions dépensés ou consacrer à l'achèvement des canaux, il faut que les rivières qui les réunissent soient canalisées. Cependant aucune grande entreprise de ce genre n'est encore commencée ; aucune n'est même possible avec la condition de concurrence et les charges imposées aux compagnies. On semble craindre les bénéfices des associations, comme si le public n'était pas appelé à les partager. Il n'est pas un travail de ce genre qui n'expose à de grandes pertes, puisqu'on peut plus tôt ou plus tard ouvrir de nouvelles communications qui détournent le commerce des premières, et fassent descendre les recettes de toutes compagnies au-dessous du taux légal.

Les hommes expérimentés savent que la France obtiendra une navigation intérieure aussi complète qu'en Angleterre et en Belgique aussitôt que le gouvernement levera les obstacles qui s'opposent aux améliorations. Les ingénieurs peuvent dresser en quelques années les principaux projets de navigation, et les mettre à exécution dans une période de six ans.

Nous avons donné un projet de barrage d'une application facile sur tous les fleuves, et au moyen duquel la navigation en lit de rivière deviendrait

aussi sûre que sur les canaux, et avec des dépenses cinq ou six fois moindres, et avec des bénéfices de plusieurs capitaux, au lieu des pertes certaines en entreprises des canaux latéraux.

Lorsque les rivières auront été canalisées et qu'une bonne navigation pénétrera dans l'intérieur des départements, on pourra transporter à bon marché et à de grandes distances, pour l'entretien des routes, d'excellents matériaux, fort abondants dans nos montagnes ; les chaussées seront réparées et maintenues belles à plus bas prix. Jusque-là, forcé de prendre à quelques lieues de distance des matériaux ou rares ou mauvais, on ne doit compter sur aucune amélioration durable. On voit que toutes les questions sur les communications par terre et par eau se lient, et qu'on ne peut les résoudre isolément.

Les détails donnés dans le premier volume de cet ouvrage sur la construction et l'entretien des chaussées en cailloutis, et sur le choix et l'emploi des matériaux, font assez connaître qu'il faut une administration locale ayant plein pouvoir de décider immédiatement, et des ingénieurs très exercés pour diriger et exécuter même les chemins vicinaux.

Nous avons fait voir que les prestations en nature ou les corvées, reste de la féodalité, coûtent deux ou trois fois plus qu'elles ne produisent ; qu'elles sont injustes par l'égalité même de la répartition ; qu'elles excitent des plaintes fondées, et qu'elles n'ont donné de bons résultats que sous

des administrateurs d'un zèle et d'un talent extraordinaires, qui se mettaient au-dessus des lois dans un but honorable, et obtenaient de grands résultats par leur influence personnelle. De telles exceptions plus difficiles et plus dangereuses, et une plus longue expérience, font de même repousser le système des corvées comme injuste et impraticable, même pour les routes vicinales.

Nous avons aussi montré la nécessité de donner à des associations ou aux villes la concession à perpétuité des canaux à terminer, des rivières navigables et flottables à perfectionner, et des ports à creuser, à charge par elles de construire à leurs frais des barrages éclusés, des bassins à flot, des docks et autres établissements utiles, détaillés et prescrits par les devis.

Par de semblables dispositions, un gouvernement n'abandonne que des servitudes et des charges onéreuses; il augmente son budget en diminuant ses dépenses; il prévient les pertes que son intervention cause; il donne au commerce et à l'industrie un libre essor; il laisse à chaque contrée ses revenus, et ne s'expose plus à sacrifier les arrondissements plus pauvres aux plus riches. Chaque canton devient un centre d'action où les propriétaires sont appelés à diriger l'emploi de leurs propres deniers. La reconnaissance publique est la récompense des commissaires zélés; la loi impose aux autres, avec l'obligation d'un devoir, la peine due à la négligence; l'administration pu-

blique veille dans l'intérêt de tous à la bonne exécution des routes et à l'observation des contrats.

L'administration, en appelant l'intervention des principaux contribuables et des compagnies, s'affranchit de toute responsabilité ; elle se réserve seulement le droit de surveillance ; les réclamations sont faites non contre elle, mais par elle ; l'action de ses agents a toujours le public pour appui. Le gouvernement, loin de perdre de l'influence, gagne plus de popularité et de puissance; il détermine l'exécution de beaucoup d'ouvrages utiles, l'emploi des ouvriers, et une prospérité générale plus rapide.

Aucun de ces résultats ne serait obtenu par la cession des travaux au conseil général ou au préfet d'un département. Dans le premier cas, il faudrait donner à ce conseil le droit d'administrer, de se perpétuer au moyen d'une commission permanente. Le préfet serait alors sans autorité réelle, et le gouvernement sans délégué indépendant. On retomberait dans un système fédératif, dans les rivalités et les querelles de provinces ; on sacrifierait les cantons éloignés au chef-lieu, et le département aux intérêts de quelques hommes. Dans le second cas, le pays serait exposé, à chaque changement de préfet, aux essais toujours nouveaux de systèmes contraires. On repousserait le concours des propriétaires dans les localités, et leurs secours en hommes et en argent pour les améliorations qu'ils désirent ; on reporterait au

chef-lieu les inconvénients de la centralisation générale.

Dans les deux cas, les associations, sans appui, sans garantie, craindraient d'entreprendre des ouvrages à leurs frais et périls, ou de lutter contre les oppositions de l'administration de la guerre, les prétentions des communes, et la tendance des tribunaux à sacrifier les compagnies aux propriétaires à déposséder; il faudrait renoncer à l'espoir des améliorations.

Par une organisation cantonale, on appelle les contribuables à la perception et à l'emploi des impôts, à l'administration des travaux communaux qu'ils demandent, à une surveillance qu'ils exercent dans leur intérêt et sans déplacement; on forme une commission des personnes les plus honorables qui s'interposent comme arbitres entre les compagnies exécutantes, les communes et les particuliers; on encourage les associations par des garanties et par une protection locale.

L'avenir de la France va dépendre de la décision de l'administration sur les projets de législation des travaux publics. En continuant le système impérial, nulle amélioration, nulle association, nulle prospérité durable, ne paraissent possibles. Au contraire, en appelant le public et les compagnies aux entreprises utiles par des encouragements nécessaires et par des dispositions conformes à l'esprit du gouvernement représentatif, une ère nouvelle commencera pour la France; on verra, comme

sous nos grands rois, des princes, des archevêques, des maréchaux de France et les personnages les plus illustres s'empresser de donner leurs noms, de consacrer leurs fortunes à des monuments d'utilité publique, créer de vastes ateliers, et assurer par le travail l'aisance des ouvriers et la prospérité de leur pays.

C'est très légèrement et en opposition aux preuves authentiques qu'on prétend que les grands propriétaires dédaignent les associations, refusent leur intervention dans les entreprises publiques. Nous voyons au contraire en tête des listes de souscription pour les grands travaux, les noms des familles les plus illustres, les hommes les plus recommandables; et nous savons qu'ils portent dans les réunions et les discussions l'esprit de désintéressement, de loyauté, de tolérance qui distingue éminemment la haute société française. Il faut de même repousser les injustes accusations d'indifférence, d'ignorance, portées contre les agriculteurs et les propriétaires des campagnes. Il n'est pas un canton où l'on ne puisse trouver autant de personnes instruites que les services publics en réclament.

Lorsque le gouvernement, comme les ministres de Henri IV et de Louis XIV, voudra exciter l'émulation et le zèle, il suffira d'imiter d'anciens exemples, de récompenser les grands services, et de ne plus honorer l'oisiveté par des actes qui semblent flétrir les travaux utiles.

La France possède en hommes et en richesses toutes les ressources nécessaires à l'exécution des grandes entreprises; lorsque des associations pourront se charger des travaux avec des chances favorables, il se formera dans les départements des banques qui avanceront, sur le crédit des propriétaires, les fonds nécessaires au paiement des ouvriers, et serviront ainsi d'intermédiaire entre les propriétaires sans argent et les ouvriers sans travail. Toutes les améliorations sont faciles à obtenir; mais jusqu'ici le système actuel a rendu stériles tant d'éléments de prospérité et de véritable gloire, en laissant à la charge de l'administration des travaux qu'elle est hors d'état d'entreprendre, d'achever et d'entretenir avec les allocations et des moyens trop restreints.

Si nos vœux se réalisent, si des ateliers sont ouverts dans tous les départements, les prix des journées augmenteront sans doute, doubleront peut-être, les ouvriers paraîtront rares. Ce résultat qu'on annonce comme une calamité publique, nous paraît au contraire le signe le plus certain d'un accroissement de prospérité; c'est par cette raison que nous l'appellerons de tous nos efforts par de nouveaux projets de navigation.

La valeur annuelle du travail en France, estimée 4 milliards, pourrait s'élever à 5 milliards par l'extension des travaux publics; on perd donc chaque année 1 milliard, c'est-à-dire la valeur de l'impôt; le gouvernement est donc maître d'ac-

croître les revenus du montant des contributions, et d'affranchir, pour ainsi dire, le pays des charges publiques.

D'après nos recherches sur la quantité des marchandises voiturées par terre et par eau, sur les prix et les dépenses des transports, sur la valeur des terrains près ou loin des bonnes communications, nous avons trouvé que la France, par des canaux et des chemins meilleurs et plus nombreux, obtiendrait une économie annuelle de 200 millions sur les transports, un accroissement de capital de plusieurs milliards, et que les fonds consacrés aux travaux de navigation donneraient deux, cinq, et même dix capitaux pour un.

Ouvrir des travaux utiles, créer des richesses publiques et particulières, ne seront pas les seuls avantages des associations; on leur devra de faire cesser en quelques mois la détresse des pays de fabrique et de vignoble; de calmer des inquiétudes maintenant croissantes; d'occuper les têtes et les bras oisifs; d'éteindre les derniers germes de nos dissensions, de compléter l'œuvre de la restauration; d'accroître, s'il est possible, la gloire du roi-législateur et la reconnaissance des Français.

Le gouvernement peut sans dépenses obtenir, avant six mois, d'associations recommandables, des soumissions pour tous les travaux indispensables, et procurer dans cette saison difficile du travail à toutes les classes d'ouvriers inoccupés

et malheureux. Pour obtenir ces résultats, il suffirait de donner des règlements administratifs sur les associations et les concessions.

Malgré l'évidence des propositions présentées, il nous a paru nécessaire de les reproduire sous différentes formes, d'y revenir sans cesse pour combattre les opinions contraires d'hommes supérieurs qu'un séjour continuel dans la capitale, qu'une trop grande élévation empêchent d'entendre les vœux des campagnes, et qu'une longue habitude du monde rend plus habiles à exprimer élégamment leurs pensées et à les rendre prédominantes par le charme de l'éloquence.

Malgré toute la puissance du talent, il serait aussi impossible d'arrêter les progrès de la raison que la marche des flots et du temps; les saines doctrines, les principes du gouvernement représentatif font chaque jour des conquêtes et finiront par triompher de tous les obstacles. Dans peu on jugera comme évidentes des propositions taxées d'abord de rêve et d'utopie. Il en sera des routes comme des canaux. Lorsque nous avons présenté et soutenu le système de concession des canaux à perpétuité à des compagnies exécutantes, une telle innovation fut d'abord fortement combattue; maintenant cette mesure paraît à tous naturelle et indispensable. On juge de même nécessaire de laisser aux associations les routes à ouvrir, à terminer et à redresser, les ponts à construire ou à restaurer; après de tels progrès de l'esprit public,

le reste est une conséquence forcée et prochaine. L'établissement des barrières, repoussé sans examen, sans discussion, ne tardera pas à être sollicité par les propriétaires des campagnes et les manufacturiers, pour qui nous écrivons. Avant dix ans, la France adoptera les barrières sur les routes, confiera les travaux aux associations, et par leur influence obtiendra de belles routes, une bonne navigation intérieure, un commerce florissant.

Tout nous fait espérer qu'un bon système de travaux publics sera bientôt adopté. Les ministres, responsables de notre avenir, verront mieux que les adversaires des projets d'amélioration; diront mieux que leurs défenseurs, et se montreront dignes de la confiance du prince, des espérances et des hautes destinées de la France.

---

Digitized by Google

## CONCLUSION ET PROPOSITIONS.

1° Les frais de construction et d'entretien des canaux et des routes seront payés par ceux qui en profitent.

2° L'entretien des grandes routes sera confiée à une administration cantonale sous la direction et la surveillance des préfets et des ingénieurs.

3° Trente-six habitants choisis parmi les cent plus imposés de chaque canton, seront chargés de percevoir sans frais 20 centimes sur les contributions directes du canton, et d'employer ces fonds à la construction et à l'entretien des grandes routes qui traversent le canton. Ces 20 centimes seront pris en déduction des contributions directes.

4° Ces commissaires seront autorisés à établir des barrières sur les routes reconnues en parfait état par les ingénieurs, à dépenser les sommes perçues en travaux d'amélioration, et à dégrever des 20 centimes si les droits de barrière sont suffisants.

5° Les travaux neufs, tels que ponts, routes en fer, en pavés, en cailloutis, canaux à ouvrir, rivières à perfectionner, seront concédés à perpétuité aux associations de propriétaires et de capitalistes qui auront rempli les formalités prescrites.

6° Le gouvernement accordera aux principaux actionnaires de toute association concessionnaire d'un canal ou d'une rivière canalisée des distinctions honorifiques, et la moitié du capital, à titre de prêt avec intérêt de 3 pour cent, le rembourse-

ment devant se faire par dixième à partir de l'époque de l'achèvement des ouvrages.

7° La concession des canaux et des routes sera donnée sans concurrence aux associations, et celle des rivières par adjudication publique.

8° L'État mettra en vente la totalité des canaux achevés ou entrepris, et imposera aux adjudicataires les clauses suivantes (1) :

1° Ils seront tenus à exécuter les ouvrages dans un délai déterminé, et de les conserver toujours en parfait état.

2° Ils seront responsables des pertes causées par les retards ou par l'interruption des communications.

3° Les matériaux pour l'entretien des routes seront affranchis des droits de passe. Les bateaux et voitures chargés de ces matériaux, ne paieront que les droits imposés sur les bateaux et voitures vides.

9° Les préfets et les ingénieurs seront chargés dans chaque département de l'exécution des contrats.

10° Le 17° paragraphe de l'article 1er du titre 1er de la loi de finance sera ainsi rédigé :

*Continuera d'être faite la perception des droits de péage qui seraient établis pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses, ou ouvrages d'art, à la charge de l'État, des départements et des communes et pour ouvrir ou terminer des canaux ou des chemins neufs.*

(1) Nous nous proposons de publier un projet de cahier de charges pour la concession à perpétuité des canaux entrepris, des rivières à canaliser, et des chemins neufs.

FIN.

# NOTES

## SUR LES CANAUX EXÉCUTÉS AU COMPTE DE L'ÉTAT AU MOYEN DES FONDS EMPRUNTÉS.

---

Nous avons fait voir que dans un gouvernement représentatif où la liberté de la presse provoque l'attention générale et une critique de tous les instants sur les actes de l'autorité, il est avantageux et indispensable d'appeler le public dans la gestion des affaires communales; car chacun se croyant plus apte que le plus habile, est disposé à condamner ce qu'il n'a pas fait, ou directement, ou par ses délégués, lorsque les erreurs d'un jugement inattentif ne compromettent pas ses intérêts.

Au nombre de ces affaires, nous plaçons en première ligne les travaux publics, dont l'influence règle, pour ainsi dire, l'état de civilisation de chaque canton, et la situation financière des propriétaires.

Nous avons proposé, par ces motifs, de mettre les travaux à la charge de ceux qui en profitent, de faire intervenir le public dans l'exécution des routes, et de confier les entreprises de canaux à des associations de propriétaires, ou, à leur défaut, à des compagnies de capitalistes.

Lorsque des propriétaires et des capitalistes s'u-

nissent pour exécuter à leurs frais et périls un grand travail, le danger des erreurs ou des pertes les rend très circonspects dans leurs décisions, ils jugent alors bien différemment les entreprises et ceux qui les dirigent; ils conçoivent mille difficultés jusqu'alors inaperçues. Poussés par un sentiment de justice et de conservation, ils se montrent habiles et ardents à défendre ce qu'ils avaient jusqu'alors condamné à la légère. De telles entreprises, d'ailleurs, rentrant dans la classe des travaux particuliers, ne sont plus alors entrevues qu'avec indifférence, ou contrôlées avec réserve.

Depuis plusieurs années, l'utilité des compagnies pour l'exécution à leurs frais des travaux publics, et l'influence des associations sur la prospérité et la stabilité des pays, ont été développées par des hommes d'état très supérieurs; mais il reste à montrer que les entreprises de navigation sont, de toutes, les plus avantageuses. Les tableaux suivants et quelques calculs en fourniront les preuves.

Lorsque les projets des douze canaux à exécuter sur les fonds des compagnies furent soumis aux chambres, les défenseurs en représentèrent les avantages; il fallait occuper les soldats licenciés en ouvrant de grands ateliers sur divers points; il fallait distraire, effacer l'esprit de parti par des travaux importants et des associations nombreuses, et favoriser la prospérité générale par des communications plus rapides et meilleures; ils montrèrent

que l'État ne pouvait faire un emploi plus profitable des impôts.

D'autres personnes également judicieuses, d'accord sur ces vérités, soutinrent que les canaux entrepris ne s'achèveraient pas, ou entraîneraient l'État dans des dépenses ou des pertes qu'ils évaluèrent à trois ou quatre cents millions.

Le gouvernement va réaliser à son choix l'une ou l'autre des conjectures, selon les décisions qu'il prendra.

Si on se bornait à terminer les canaux entrepris, quelles que fussent d'ailleurs l'activité, l'économie apportées à leur confection, ces ouvrages rendraient à peine les frais d'entretien, et comme les pertes ou les bénéfices publics sont proportionnels aux revenus des canaux, on pourrait en effet, dans cette supposition, considérer comme perdus les capitaux dépensés.

Lorsque les lois sur les grands canaux furent soumises aux chambres, M. le directeur général des ponts et chaussées appela les compagnies à exécuter, à leurs frais, des canaux secondaires destinés à former avec les premiers des lignes continues. Mais les capitalistes, effrayés des résultats malheureux de beaucoup de travaux, ne répondirent point à cette invitation, ou ne soumissionnèrent que des canaux de peu d'étendue.

Les douze canaux ouverts sur les fonds des compagnies sont :

1° Le canal de Bourgogne,

2° Le canal de Monsieur,
3° Le canal du Nivernais,
4° Le canal latéral à la Loire,
5° Le canal du duc de Berri,
6° Le canal de Nantes à Brest,
7° Le canal du Blavet,
8° Le canal d'Ille-et-Rance,
9° Le canal des Ardennes,
10° Le canal du duc d'Angoulême,
11° La navigation de l'Oise,
12° Le canal d'Arles à Bouc.

Il reste à entreprendre plusieurs autres ouvrages de navigation, qui rendraient très productifs les canaux commencés, et serviraient ainsi à rembourser à la fois les nouvelles dépenses et les capitaux prêtés par les compagnies. L'État doit donc en assurer la prompte exécution, en offrant des encouragements et des primes à des compagnies pour les déterminer à s'en charger.

Nous plaçons en première ligne les ouvrages suivants :

La canalisation de la haute et basse Seine et de l'Yonne;

La canalisation de la Saône, de Gray à Châlons;

La canalisation de la Loire, de Briare à Orléans et à Nantes;

La canalisation de l'Aisne et de la Meuse;

La canalisation du Rhône;

La canalisation de la Garonne;

Le canal des Landes;

Le canal de Saint-Denis à Pontoise;

Le canal de la Marne à la Seine, et de la Seine à la Seine, avec docks dans la plaine d'Ivry.

En examinant sur la carte les grandes lignes de navigation indiquées par l'état B, on reconnaîtra facilement que ces nouveaux ouvrages et les canaux commencés établiront des communications continues du nord au midi, de l'est à l'ouest, entre les ports, les places de guerre ou de commerce, et lieront entre elles les principales villes du royaume, savoir : Dunkerque, Maubeuge, Mézières, Sedan, Besançon, Strasbourg, Lyon, Beaucaire, Bordeaux, Bayonne, Orléans, Nantes, Saint-Malo, Rouen et le Havre. Toutes ces lignes viennent converger à Paris, ou plutôt s'y arrêter; car à ce point central de tout le commerce intérieur, la navigation de la Seine est tellement défectueuse que la descente, souvent interrompue, est toujours dangereuse, et qu'il est impossible de faire remonter les bateaux chargés, de l'amont à l'aval, de Grenelle à Ivry.

Nous ne ferons pas mention de quelques canaux également utiles, mais qui ne se rattachent pas aussi directement aux douze canaux commencés. Cependant on doit faire remarquer que la moitié la moins riche de la France, appelée à participer aux dépenses et non aux avantages des canaux, aurait droit à de semblables secours pour ouvrir dans ces contrées des communications également nécessaires.

Nous avons divisé les principaux canaux en exécution sur les fonds des emprunts, et les rivières et autres canaux déjà soumissionnés par des compagnies, en huit lignes, dont chacune pourrait être concédée à une même association.

L'adjudication serait ouverte en même temps par canal et par ligne, et donnée ou ensemble ou séparément, en raison des rabais proposés.

Les quatre états suivants, A, B, C, D, font connaître les longueurs des canaux, les fonds empruntés et dépensés, les dépenses probables qui restent à faire, la durée et les frais de transport par eau et par terre, et les économies à obtenir sur le temps et les prix du roulage ordinaire ou accéléré.

La vente des canaux à perpétuité, et la répartition par lots comprenant de grandes lignes, sont considérées comme des mesures utiles et nécessaires par des ingénieurs fort expérimentés, et de la plus grande capacité comme hommes d'Etat.

---

ETAT A.

*Situation financière des deux canaux qui s'exécutent sur les fonds empruntés par l'État.*

| NOMS des CANAUX. | LONGUEUR en kilomètres. | MONTANT des emprunts. | SUPPLÉMENT demandé. | DÉPENSES faites par approximation. | DÉPENSES à faire sur les emprunts et les suppléments. |
|---|---|---|---|---|---|
| | kil. m. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Canal de Bourgogne . . . . . | 241,969 | 25,000,000 | 5,000,000 | 19,000,000 | 11,000,000 |
| — de Monsieur. . | 330,686 | 10,000,000 | 1,500,000 | 11,000,000 | 500,000 |
| — du Nivernais. . | 189,146 | 8,000,000 | 8,500,000 | 7,500,000 | 9,000,000 |
| — latéral à la Loire . . . . . | 187,000 | 12,000,000 | 11,000,000 | 6,500,000 | 16,500,000 |
| — du duc de Berry . . . . . | 417,300 | 12,000,000 | 2,300,000 | 8,000,000 | 6,300,000 |
| — de Nantes à Brest. . . . . | 384,661 | 29,200,000 | 8,800,000 | 16,000,000 | 22,000,000 |
| — du Blavet. . . | 58,000 | 800,000 | 1,200,000 | 1,500,000 | 500,000 |
| — d'Ille-et-Rance | 80,796 | 6,000,000 | 800,000 | 5,000,000 | 1,800,000 |
| — des Ardennes. | 120,000 | 8,000,000 | 3,260,000 | 9,000,000 | 2,260,000 |
| — du duc d'Angoulême. . . . | 149,710 | 6,600,000 | 1,250,000 | 7,000,000 | 850,000 |
| Navigation de l'Oise . . . . . | 102,000 | 3,000,000 | 500,000 | 1,500,000 | 2,000,000 |
| D'Arles à Bonc. . | 45,885 | 5,500,000 | 1,000,000 | 4,000,000 | 2,500,000 |
| TOTAUX. . . | 2307,253 | 126,100,000 | 45,110,000 | 96,000,000 | 75,210,000 |

*Nota.* Quelques personnes pensent que les dépenses définitives dépasseront d'un tiers et de moitié le montant du supplément demandé; nous avons la conviction, si on appelle des compagnies exécutantes, qu'elles se chargeront de l'achèvement de tous les ouvrages aux prix des estimations fixées à 75 millions.

ÉTAT B.

# NAVIGATION A TERMINER OU A PERFECTIONNER.

## COMMUNICATIONS DE PREMIÈRE CLASSE.

*Évaluation approximative des dépenses à faire pour terminer les grandes lignes de navigation.*

| INDICATIONS. | LONGUEUR en 1/2 myriamètr. | DÉPENSES A FAIRE SUR LES FONDS. de l'État. | des Compagnies. | DÉPENSES TOTALES. |
|---|---|---|---|---|
| PREMIÈRE LIGNE. NAVIGATION DE L'EST. *De Paris à Besançon, Bâle, Strasbourg, Lauterbourg.* | | | | |
| 1re PARTIE. Canalisation de la haute Seine et de l'Yonne jusqu'à la Roche-sur-Yonne. | 36 1/2 | fr. » | fr. 30,000,000 | fr. 30,000,000 |
| 2e PARTIE. Canal de Bourgogne. | 48 1/2 | 11,000,000 | » | 11,000,000 |
| 3e PARTIE. Canal de Monsieur. . | 66 | 500,000 | » | 500,000 |
| TOTAUX. . . . . | 151 | 11,500,000 | 30,000,000 | 41,500,000 |
| DEUXIÈME LIGNE. NAVIGATION DU CENTRE. *De Paris à Lyon, par le canal du Nivernais, le canal du Centre et la Saône.* | | | | |
| 1re PARTIE. Canalisation de l'Yonne, depuis la Roche jusqu'au canal de Nivernais. | 10 | » | 2,000,000 | 2,000,000 |
| 2e PARTIE. Canalisation de l'Oise. | 36 | 9,000,000 | » | 9,000,000 |
| 3e PARTIE. Canal latéral à la Loire, depuis Digonin jusqu'au bec d'Allier. . . . . | 20 | 7,000,000 | » | 7,000,000 |
| 4e PARTIE. Canal du Centre. . . | 23 | » | 1,650,000 | 1,650,000 |
| 5e PARTIE. Canalisation de la Saône de Châlons au Rhône. | 23 | » | 3,450,000 | 3,450,000 |
| TOTAUX. . . . | 112 | 16,000,000 | 7,100,000 | 23,100,000 |

| INDICATIONS. | LONGUEUR en 1/2 myriamètr. | DÉPENSES A FAIRE SUR LES FONDS de l'État. | DÉPENSES A FAIRE SUR LES FONDS des Compagnies. | DÉPENSES TOTALES. |
|---|---|---|---|---|
| TROISIÈME LIGNE. | | | | |
| NAVIGATION DE L'OUEST. | | | | |
| *De Paris à Nantes, à Brest et à Saint-Malo.* | | | | |
| | | fr. | fr. | fr. |
| 1re PARTIE. Canal latéral à la Loire, depuis l'Allier, à Briare et à Orléans . . . . . | 17 | 9,500,000 | » | 9,500,000 |
| 2e PARTIE. Canalisation de la Loire, d'Orléans à Nantes. | | | | |
| 1° D'Orléans à Tours. . . . . | 36 1/2 | » | 7,000,000 | 7,000,000 |
| 2° De Tours à Nantes. . . . . | 42 | » | 9,000,000 | 9,000,000 |
| 3e PARTIE. Canal de Nantes à Brest. . . . . | 77 | 22,000,000 | » | 22,000,000 |
| 4e PARTIE. Canal du Blavet. . . | 11 1/2 | 500,000 | » | 500,000 |
| 5e PARTIE. Canal d'Ille-et-Rance. | 16 | 1,800,000 | » | 1,800,000 |
| TOTAUX. . . . . | 200 | 33,800,000 | 16,000,000 | 49,800,000 |
| QUATRIÈME LIGNE. | | | | |
| NAVIGATION DU NORD-OUEST. | | | | |
| *De Paris à Rouen et au Havre.* | | | | |
| Les projets rédigés n'ont pas encore été présentés. | | | | |
| CINQUIÈME LIGNE. | | | | |
| NAVIGATION DU NORD. | | | | |
| 1re SECTION. *De Paris à Saint-Valery, Dunkerque.* | | | | |
| 1re PARTIE. Canal de Saint-Denis à Pontoise. . . . . | 5 1/2 | » | 8,000,000 | 8,000,000 |
| 2e PARTIE. Canalisation de l'Oise | 32 1/2 | 2,000,000 | » | 2,000,000 |
| 3e PARTIE. Canal du duc d'Angoulême . . . . . | 30 | 850,000 | » | 850,000 |
| 4e PARTIE. Canal de Saint-Quentin . . . . . | 10 | » | » | » |
| 5e PARTIE. Canalisation de la Lys, de Nerville à Aire; canal de Neuf-Fossé; canalisation de l'Aa, des Fontinettes au Guindal. . . . . | 15 | » | 2,000,000 | 2,000,000 |
| TOTAUX. . . . . | 93 | 2,850,000 | 10,000,000 | 12,850,000 |

| INDICATIONS. | LONGUEUR en 1/2 myriamètr. | DÉPENSES A FAIRE SUR LES FONDS de l'État. | DÉPENSES A FAIRE SUR LES FONDS des Compagnies. | DÉPENSES TOTALES. |
|---|---|---|---|---|
| SIXIÈME LIGNE. NAVIGATION DU NORD. 11e SECTION. *De Paris à La Fère, comme ci-dessus.* | | | | |
| Canal de jonction de la Sambre à l'Oise, de La Fère et à Landrecies. . . . . | 20 | fr. » | fr. 12,000,000 | fr. 12,000,000 |
| SEPTIÈME LIGNE. NAVIGATION DU NORD-EST. *De Paris à Sedan, Mézières et Givet.* | | | | |
| 1re PARTIE. Canalisation de l'Aisne (1) . . . . . | 36 | » | 5,400,000 | 5,400,000 |
| 2e PARTIE. Canal des Ardennes. | 24 | 2,260,000 | » | 2,260,000 |
| 3e PARTIE. Canalisation de la Meuse, de Verdun à la frontière (1) . . . . . | 63 | » | 9,500,000 | 9,500,000 |
| TOTAUX. . . . . | 123 | 2,260,000 | 14,900,000 | 17,160,000 |
| **COMMUNICATIONS DE DEUXIÈME CLASSE.** | | | | |
| Canal du duc de Berry. . . . . | 83 1/2 | 6,300,000 | » | 6,300,000 |
| Canal d'Arles à Bouc. . . . . | 9 | 2,500,000 | » | 2,500,000 |

(1) Les projets de canalisation de l'Aisne, de la Veyle et de la Meuse sont depuis long-temps rédigés et présentés, et les fonds nécessaires sont assurés par le traité du canal des Ardennes; les obstacles apportés à l'exécution de ces ouvrages ont rendu jusqu'ici comme inutiles le canal des Ardennes et les sacrifices faits par l'État.

COMMUNICATIONS ÉGALEMENT IMPORTANTES A ENTREPRENDRE PAR DES COMPAGNIES A LEURS FRAIS ET PÉRILS, OU EN PARTIE AVEC DES SECOURS FOURNIS EN ÉGALES PORTIONS PAR LE PAYS ET L'ÉTAT.

1° Canalisation de la Meuse supérieure;

2° Jonction de la Meuse et de la Moselle;

3° Canalisation de la Moselle et de la Meurthe;

4° Canal de jonction de la Saône avec la Moselle, de Gray à Toul;

5° Canalisation de la Saône de Gray à Châlons;

6° Perfectionnement de la navigation du Rhône;

7° Pefectionnement de la navigation de la Garonne;

8° Canal des Landes;

9° Canal de la Marne à la Seine, et de la Seine à la Seine, rive gauche, avec docks dans la plaine d'Ivry.

---

*Récapitulation des premières et secondes lignes entreprises.*

*Nota.* On ne fait mention que des travaux entrepris ou à concéder.

| | LONGUEUR en 1/2 myriamètres. | DÉPENSES EN FRANCS. |
|---|---|---|
| | | fr. |
| 1re LIGNE. Navigation de l'Est, de Paris à Strasbourg. | 151 | 44,500,000 |
| 2e LIGNE. Navigation du centre, de Paris à Lyon . . . | 112 | 23,100,000 |
| 3e LIGNE. Navigation de l'Ouest, de Paris à Brest. . . | 200 | 49,800,000 |
| 4e LIGNE. Navigation du Nord-Ouest, de Paris au Havre. . . . . | . . . . . | pour mémoire. |
| 5e LIGNE. Navigation du Nord. 1re section. De Paris à Dunkerque. . . . . | 93 | 12,850,000 |
| 6e LIGNE. Navigation du Nord. 2e section. De Paris à Landrecies. . . . . | 20 | 12,000,000 |
| 7e LIGNE. Navigation du Nord-Est, de Paris à Mézières, Givet. . . . . | 125 | 17,160,000 |
| COMMUNICATIONS DE 2e CLASSE. | | |
| Canal du duc de Berry . . . . . | 83 1/2 | 6,300,000 |
| Canal d'Arles à Bouc. . . . . | 9 | 2,500,000 |
| | 791 1/2 | 168,210,000 |

## ÉTAT C.

*Frais et durée du transport, par les routes royales, d'un tonneau (1,000 kil.) de marchandises, de Paris aux villes indiquées ci-dessous.*

**NOTA. Les frais de transport de ces villes à Paris sont en général d'un quart plus élevé. On a compté les distances par 5 kilomètres ou 1/2 myriamètre, et le prix par tonneau est en francs.**

| RÉGIONS. | INDICATIONS | LONGUEUR en 1/2 myriamèt. | ROULAGES — ACCÉLÉRÉ. Prix. | ACCÉLÉRÉ. Nombre de jours. | ACCÉLÉRÉ. Distance parcourue par jour en 1/2 myriamèt. | ORDINAIRE. Prix. | ORDINAIRE. Nombre de jours. | ORDINAIRE. Distance parcourue par jour en 1/2 myriamèt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | fr. | jours. | fr. | fr. | jours. | fr. |
| LIGNE DE L'EST. | Dijon . . . | 61 | 140 | 5 | 12 2/10 | 100 | 12 | 5 1/10 |
| | Besançon . | 79 | 180 | 6 | 13 2/10 | 120 | 16 | 4 9/10 |
| | Bâle. . . . | 94 1/2 | 280 | 12 | 7 8/10 | 160 | 22 | 4 3/10 |
| | Strasbourg. | 93 | 200 | 8 | 11 6/10 | 120 | 16 | 5 8/10 |
| LIGNE DU CENTRE | Châlons-s.-Saône. . . | 65 | 220 | 5 | 13 | 100 | 12 | 6 4/10 |
| | Lyon. . . . | 93 | 220 | 7 | 13 3/10 | 120 | 14 | 6 6/10 |
| LIGNE DE L'OUEST. | Orléans . . | 24 1/2 | 35 | 1 | 24 6/10 | 28 | 3 | 8 2/10 |
| | Nantes. . . | 78 | 160 | 7 | 11 1/10 | 80 | 14 | 5 5/10 |
| | St-Malo . . | 85 | 180 | 12 | 7 | 115 | 19 | 4 5/10 |
| | Brest . . . | 120 | 260 | 16 | 7 5/10 | 195 | 28 | 4 3/10 |
| LIGNE DU NORD. 1re SECT. | Abbeville . | 29 | 90 | 5 | 5 8/10 | 50 | 7 | 4 1/10 |
| | Amiens . . | 25 1/2 | 60 | 2 | 12 8/10 | 38 | 5 | 5 1/10 |
| LIGNE DU NORD. 2e SECT. | Cambrai. . | 37 | 70 | 3 | 12 2/10 | 35 | 7 | 5 2/10 |
| | Lille. . . . | 47 | 75 | 3 | 15 6/10 | 45 | 8 | 5 9/10 |
| | Dunkerque | 60 | 125 | 5 | 12 | 80 | 12 | 5 |
| | Landrecies | 45 | 150 | 5 | 8 5/10 | 80 | 10 | 4 3/10 |
| | Maubeuge. | 42 1/2 | 100 | 5 | 8 5/10 | 65 | 10 | 4 2/10 |
| | Charleroy . | 62 1/2 | 130 | 5 | 12 5/10 | 75 | 15 | 4 1/10 |
| LIGNE DU NORD-EST. | Sedan. . . | 51 | 110 | 3 | 16 9/10 | 60 | 10 | 5 1/10 |
| | Mézières. . | 47 | 110 | 3 | 15 6/10 | 50 | 8 | 5 8/10 |
| | Givet . . . | 57 | 150 | 8 | 7 1/10 | 100 | 4 | 5 |
| Prix réduit du roulage de par 1/2 myriamètre . . . | | • | 224 | 1 | 11,74 | 1.33 | 1 | 5,36 |

## Etat D.

*Frais et durée du transport par la navigation perfectionnée d'un tonneau (1,000 kil.) de marchandises, de Paris aux villes indiquées ci-dessous.*

Nota. On a compté les distances par 5 kilomètres ou 1/2 myriamètre, et le prix par tonneau et par francs. La journée d'un bateau est évaluée à 5,000 mètres ou 10 distances, y compris le temps du passage des écluses.

| RÉGIONS. | INDICATIONS. | DISTANCE en 1/2 myriam. | FRAIS de transport à raison de 0,375 par distance de 1/2 myriamèt. | DURÉE du trajet. | ÉCONOMIE PAR TONNEAU SUR LE ROULAGE ordinaire. en argent. | en jours. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | fr. c. | jours. | fr. c. | jours. |
| Ligne de l'Est. | De Paris à Dijon. . . | 76 | 28 50 | 7 6/10 | 71 50 | 4 4/10 |
| | — Besançon. . . . . | 95 | 35 65 | 9 5/10 | 83 87 | 6 5/10 |
| | — Bâle . . . . . | 128 | 48 00 | 12 8/10 | 112 00 | 9 2/10 |
| | — Strasbourg . . . . | 148 | 55 50 | 14 8/10 | 64 50 | 1 2/10 |
| Ligne du centre. | — Châlons-sur-Saône | 102 | 38 25 | 10 2/10 | 60 75 | 1 8/10 |
| | — Lyon. . . . . | 128 | 48 00 | 12 8/10 | 72 00 | 1 2/10 |
| Ligne de l'Ouest. | — Orléans. . . . . | 45 | 16 88 | 4 5/10 | 11 12 | |
| | — Nantes . . . . . | 105 | 39 35 | 10 5/10 | 40 65 | 3 5/10 |
| | — Saint-Malo. . . . | 137 | 51 38 | 13 7/10 | 63 62 | 3 5/10 |
| | — Brest. . . . . | 179 | 67 13 | 17 9/10 | 127 89 | 10 7/10 |
| Ligne du Nord. 1re sect. | — Abbeville. . . . . | 84 | 31 50 | 8 4/10 | 18 50 | |
| | — Amiens. . . . . | 74 | 27 40 | 7 4/10 | 10 50 | |
| Ligne du Nord. 2e sect. | — Cambrai . . . . . | 63 | 23 65 | 6 3/10 | 10 87 | 7/10 |
| | — Lille . . . . . | 86 | 32 25 | 8 6/10 | 12 75 | |
| | — Dunkerque . . . . | 101 | 37 88 | 10 1/10 | 62 15 | |
| | — Landrecies. . . . | 58 | 21 75 | 5 8/10 | 58 25 | |
| | — Maubeuge . . . . | 65 | 24 35 | 6 5/10 | 40 65 | 3 5/10 |
| | — Charleroy. . . . . | 76 | 28 50 | 7 6/10 | 46 50 | 7 4/10 |
| Ligne du Nord-Est. | — Sedan . . . . . | 79 | 29 63 | 7 9/10 | 30 37 | 2 1/10 |
| | — Mézières . . . . . | 77 | 28 85 | 7 7/10 | 21 15 | 3/10 |
| | — Givet. . . . . | 95 | 37 63 | 9 4/10 | 64 37 | 4 6/10 |

Le prix réduit, par eau, étant de 0 fr. 375 par tonneau et par 1/2 myriamètre, l'économie par tonneau et par 1/2 myriamètre sur le roulage ordinaire est de 0 f. 953.

## OBSERVATIONS

### SUR LES TABLEAUX PRÉCÉDENTS, ET CALCULS DES BÉNÉFICES A OBTENIR PAR LE PERFECTIONNEMENT DE LA NAVIGATION.

---

Lorsque les lignes principales de navigation indiquées sur les états seront achevées, résultat que le gouvernement peut obtenir en quatre ans, le transport par eau, de 125 lieues environ, entre Paris et les villes de Dunkerque, Givet, Saint-Valery, le Havre, Nantes, Châlons-sur-Saône, Besançon, pourra se faire en dix jours et au prix de 38 fr. par tonneau, ou de 1 fr. 90 c. par cent livres.

Dans l'évaluation de la durée du trajet on a compté sur une navigation de nuit, mais à raison de 5 myriamètres par vingt-quatre heures, au lieu de 10 myriamètres parcourus par jour sur les canaux d'Angleterre; cette vitesse moyenne de cinq distances sera probablement dépassée lorsque des compagnies rivales, propriétaires des grandes communications, chercheront, comme en Angleterre, à réduire le temps et les frais de transport pour attirer le commerce sur leurs routes.

Une double voie d'un point à un autre, loin d'être un luxe, paraît une nécessité et le seul moyen d'arriver à la perfection par la concurrence.

Les négociants de Châlons-sur-Saône et de Lyon, par exemple, expédieront les marchandises par le canal de Bourgogne, ou par le canal du Centre, selon que l'une ou l'autre de ces communications sera ou plus rapide, meilleure, ou à meilleur marché. Lorsque l'un des deux canaux chômera, le commerce suivra l'autre, et ne sera jamais arrêté.

Les denrées coloniales et tous les produits de l'intérieur, arrivant en dix jours des entrepôts à Paris, et en dix jours de Paris aux grandes villes de commerce, la Suisse et une partie de l'Allemagne feront venir leurs approvisionnements de la capitale en moins de temps et à meilleur compte que des Pays-Bas par le Rhin.

Les transports par le roulage ordinaire ou accéléré ne pourront plus soutenir la concurrence sur les mêmes lignes avec les transports par eau ; les routes seront débarrassées des lourds chargements qui les dégradent. Il sera possible alors de n'admettre que les chariots qui conviennent le plus et aux routes et au commerce. On réduira d'un quart, et même moitié, l'épaisseur des roues ; car les larges jantes faisant l'office de rouleaux, ou de cylindres mobiles destinés à broyer en tournant autour d'un centre pris sur l'axe, brisent les matériaux, sillonnent et déchirent la chaussée, surtout lorsque les voitures chargées sont forcées de s'écarter de la ligne droite, soit par un contour trop brusque, soit par la rencontre d'autres voitures. Ces

inconvénients des larges jantes sont maintenant si bien connus, que les droits de barrières sur plusieurs trusts d'Angleterre à Chippenham, par exemple, sont d'autant plus élevés que les jantes ont plus de largeur.

Le service de la navigation étant assuré, et tous les gros transports se faisant par eau, le système de barrières, loin d'être repoussé comme nuisible au commerce, serait défendu avec chaleur et habileté. Les négociants, les voyageurs, qui veulent arriver le plus tôt et le plus sûrement, savent considérer comme une économie les dépenses qui abrègent le temps et les distances, et demanderont le seul système favorable au perfectionnement des routes.

D'après les tarifs des droits établis sur les canaux en construction, on peut porter à 0 f. 25 le prix moyen par tonneau et par distance de 5 kilomètres ou d'un 1/2 myriamètre, le frêt étant évalué, terme réduit, à la moitié ou 0 f. 125; les frais de transport par eau seront de 0 f. 375 par tonneau et par distance. Les frais moyens par roulage ordinaire étant de 1 f. 33, et par roulage accéléré de 2 f. 24, l'économie sera de 0 f. 955 dans le premier cas, et de 1 f. 865 dans le second cas par tonneau et par distance.

Mais le développement de la navigation, pour arriver d'un point à un autre, est de 1/5, de 1/4, et de 1/3 plus grand que par les routes de terre; il faut donc tenir compte de cette augmentation

de dépense. Les différences entre les transports par terre et par eau se trouveront réduites à environ 0 f. 86 sur le roulage ordinaire, et à 1 f. 77 sur le roulage accéléré, par tonneau et par 5 kilomètres.

Quoiqu'il soit possible et facile d'obtenir en France comme en Angleterre des transports sur les canaux, aussi rapides que par le roulage accéléré et à cinq fois meilleur marché, nous ne tiendrons pas compte de cet avantage, et nous n'évaluerons que les bénéfices de la navigation sur le roulage ordinaire.

Les frais et les différences de transports par eau et par terre étant établis sur des données authentiques, savoir, 1° les tarifs des droits, 2° les frais de navigation sur les principaux canaux, 3° les prix de roulage fournis par les négociants très expérimentés, il est facile d'arriver à une évaluation approximative des revenus probables des canaux et des avantages qu'on doit en attendre.

On sait, par un grand nombre de documents recueillis en France et en Angleterre, que le tonnage transporté par les canaux ouverts dans des pays peuplés, entre de grandes villes de commerce et des ports, peut être porté pour chaque point, dans les deux directions, au moins à 200,000 tonneaux de 1,000 kilogrammes par année, et qu'il s'élève sur plusieurs canaux de France jusqu'à 1,000,000 et 1,200 mille tonneaux. Le terme de 200 mille tonneaux, aller et retour, ou de 100

mille tonneaux, dans un sens, peut donc être pris pour une réduite.

Les droits moyens de navigation, fixés à raison de 0 f. 25 par tonneau et par distance, s'élèveront sur les 200 mille tonneaux à 50,000 fr. par 5 kilomètres. Ainsi un canal de 20 distances ou de 100,000 mètres de longueur doit produire 1,000,0000 fr. par an.

Il faut rappeler encore qu'on suppose dans ces calculs que les sept lignes de navigation du tableau seront complétées; cette condition est indispensable, car le canal des Ardennes, par exemple, qui rendra dans ce cas plus de 50,000 fr. par distance, ne produirait pas même 2,000 fr., c'est-à-dire moins que les frais d'entretien, si la navigation de l'Aisne et de la Meuse n'était pas perfectionnée, et aussi bonne que celle d'un canal artificiel.

Les canaux entrepris sur les emprunts, ayant ensemble une longueur de 461 distances de 5 kilomètres, le produit brut à 50,000 fr. par distance sera de 23,050,000 fr.; retranchant 3,050,000 fr. pour les frais d'administration, de réparation, d'amélioration, il restera 20,000,000 fr. destinés à payer les intérêts, primes et amortissement de 126,100,000 fr. avancés par les compagnies. En portant au maximum de 13,000,000 fr. les sommes à prélever pour solder la rente due aux premières compagnies, et l'intérêt des fonds avancés par les nouvelles, il restera encore 7,000,000 fr. par an

pour subvenir aux dépenses imprévues, pertes extraordinaires, ou réductions dans les droits de quelques branches de ces canaux.

En appliquant ces mêmes calculs à la totalité des sept lignes principales des états précédents, et en supposant que les droits actuels perçus sur les rivières ne soient point augmentés à la descente, et que le tarif pour la remonte, maintenant presque impossible, soit le même que sur les canaux, on trouvera que ces lignes, ayant ensemble un développement de 791 distances, donneront un produit brut de 39,500,000 fr., et un produit net d'environ 33,000,000 fr. pour payer l'intérêt des fonds dépensés ou à dépenser.

Mais, si les compagnies doivent percevoir 39,000,000 fr. sur ces canaux, le public ayant un bénéfice de 0 f. 86 par distance et par tonneau, ou de 172,000 fr. par distance sur un transport de 200,000 tonneaux, retirera sur les 791 distances un bénéfice net et annuel de 135,000,000 fr.

Ces résultats, que des personnes étrangères au commerce et à toute spécialité accuseront d'exagération, sont obtenus en Angleterre, en Belgique et aux États-Unis; et il est plus facile de les réaliser en France, où les grands développements des fleuves et la variété des climats et des productions du royaume, donneront lieu à de plus grands transports, et promettent des bénéfices plus élevés aux compagnies exécutantes; mais il faut que notre navigation soit régulière et

rapide comme dans ces pays, ce que le gouvernement peut réaliser en moins de quatre années sans nouveaux sacrifices à faire.

Si au lieu de compter un tonnage de 200,000 tonnes, les transports moyens n'étaient que de 60,000 tonneaux dans chaque sens, ou ensemble de 120,000, ou de 800 bateaux de 150 tonnes chaque sens, des compagnies exécutantes auraient encore de grandes chances de bénéfices en prenant à leurs risques et périls l'achèvement des canaux commencés, aux conditions de toucher les sommes supplémentaires à fournir par le trésor, et de remplir les conditions des traités passés entre l'État et les capitalistes.

Il nous paraît certain que les lignes indiquées dans le tableau donneraient des intérêts très élevés des fonds avancés. Nous citerons les canaux de Bretagne considérés comme les plus mauvais; la dépense restant à faire sur ces trois canaux étant de 34,300,000 fr., la compagnie obtiendrait probablement sur cette somme les bénéfices supposés faits par des entrepreneurs ordinaires, c'est-à-dire, le dixième pour conduite, frais d'équipage, etc., ou 3,430,000 fr. Ces trois canaux étant concédés en même temps ou à la même compagnie que le canal latéral à la Loire, établiraient la grande communication entre la Bretagne, l'intérieur du royaume et Paris; ils serviraient aux transports multipliés de divers produits et marchandises à des distances rapprochées; ce qui

donnerait sur chaque point un tonnage considérable.

On compte en Bretagne des forêts, de belles carrières, et surtout des mines abondantes de charbon de terre, objet de consommation et de commerce qui fournit les principaux revenus de tous les canaux. On transporterait sur cette ligne des bois, des pierres, le sel, les vins, les denrées coloniales et les produits de dix départements. En peu d'années, on établirait sur les bords de ces canaux beaucoup de fabriques et de machines à vapeur. Cent grandes manufactures ou exploitations sur cette ligne de deux cent cinquante lieues suffiraient pour donner, par le transport des combustibles ou des marchandises, un tonnage suffisant au remboursement de tous les intérêts.

Il nous paraît indispensable de comprendre dans une même entreprise : 1° les canaux de Bretagne; 2° le canal latéral à la Loire, d'Orléans à Nantes et au-dessous; 3° la navigation naturelle de la Loire, afin de compenser les produits très variables sur les diverses parties de cette grande communication, et de les augmenter sur tous les points par un service régulier plus étendu et mieux assuré. On retirerait les mêmes avantages de plusieurs compagnies, si on les rendait solidaires et responsables du bon entretien des ouvrages.

Si cette entreprise de canaux était soumissionnée

par une association composée des principaux propriétaires et capitalistes de douze départements, on n'aurait à craindre ni difficultés ni pertes. La compagnie embrasserait dans sa spéculation les améliorations intérieures; elle achèterait les terres vagues, les carrières et les mines; elle élèverait des établissements, et obtiendrait en quelques années les améliorations d'un siècle. Les habitants, qui sont indifférents ou hostiles lorsque le gouvernement exécute, se montreraient au contraire très empressés à seconder les efforts des personnes notables de la contrée intéressés aux travaux. Si les revenus des canaux ne s'élevaient pas d'abord au taux des intérêts, les propriétaires retireraient, par la plus-value de leurs domaines ou de leurs fabriques, au-delà de leurs avances.

Les grands propriétaires de Bretagne pourront dire: Ces canaux seront exécutés, le gouvernement en a signé l'acte; pourquoi donc nous engager dans des spéculations pénibles et dangereuses? nous sommes certains de retirer les profits de cette navigation sans courir chance de perte. Mais nous répondrons que les canaux de Bretagne, sans le canal latéral à la Loire, ne donneraient ni à la compagnie, ni au pays, ni à l'État, des avantages proportionnés aux dépenses; il faudrait attendre l'effet du temps: mais son action presque toujours détruit des ouvrages peu utiles. Ainsi, se borner à terminer ce qui est commencé, c'est, pour ainsi dire, sacrifier et perdre les 29 millions

à dépenser. C'est donc dans l'ensemble que la canalisation de la Bretagne doit être embrassée; il faut la concéder pour l'achever et pour réaliser de justes et de grandes espérances.

Des observations semblables montreront de même que les lignes de Paris à Bâle et à Strasbourg, ou celle de Paris à Lyon, donneraient également à une puissante association des bénéfices au lieu de pertes qui ruineraient les concessionnaires d'une fraction de l'une ou de l'autre de ces communications. Une grande compagnie, par des relations de commerce avec la Suisse et l'Allemagne, appellerait sur les canaux de Monsieur et de Bourgogne le commerce du Rhin et les transports par roulage. La seconde, étendant ses opérations dans le Midi, à Bordeaux, à Marseille, ferait venir à Paris par la Saône, le canal du Centre et le canal latéral à la Loire, etc., les marchandises du Levant expédiées maintenant par la Manche avec de plus grands frais et des risques toujours croissants.

On a formé tout récemment, dans les Pays-Bas, une grande association où chaque capitaliste avait la liberté de souscrire pour une somme de son choix. Cette compagnie achète à son compte, pour expédier dans les colonies et à l'étranger les produits des fabriques, et a beaucoup contribué à relever les manufactures ou fermées ou en souffrance. Elle aide de son crédit les fabricants, et garantit à ce pays un état de prospérité que le li

bre commerce avec l'Angleterre avait compromis.

De semblables associations étant composées de tous les souscripteurs qui se présentent, n'ont d'autres priviléges réels que le pouvoir de contribuer à la richesse du pays. Au dehors, elles peuvent lutter contre les compagnies également puissantes de l'étranger, et employer des hommes de talent et des grands capitaux dans les contrées éloignées ou dans des temps difficiles, tandis que les commerçants ou navigateurs isolés sont ruinés sans retour par une fausse spéculation ou par le premier évènement malheureux.

L'organisation des grandes associations pour l'achèvement de la navigation intérieure nous parait une première condition de succès, et une nécessité dans la situation actuelle de la France.

Les propriétaires et capitalistes des contrées traversées par des lignes projetées ont un grand intérêt à s'associer et à prendre part à ces entreprises nationales, bien moins pour accroître leur fortune que pour la conserver et assurer le repos et la prospérité du royaume.

Nous avons montré par la différence du temps et des frais de transport en Angleterre et en France, que nos fabriques les plus importantes ne peuvent plus soutenir, ni au dehors ni au dedans, la concurrence avec les manufactures d'Angleterre; que cette supériorité de nos voisins ne vient ni du nombre ni de l'étendue de leurs colonies, ni de la plus grande habileté de leur gouvernement, mais

plutôt du perfectionnement des communications, ou de la législation des travaux publics favorable à ces entreprises dans ce royaume, et des difficultés qui rendent en France les améliorations comme impossibles, et menacent d'en compromettre l'avenir.

Dans un tel état de choses, si nous nous portons à quelques années, on doit prévoir que le commerce et l'agriculture seront toujours exposés à de plus grands embarras; que les fabricants continueront à fermer leurs ateliers, à renvoyer chaque semaine, comme maintenant, des ouvriers par milliers; le travail manquera partout; les contributions se paieront plus difficilement, et la marche du royaume, rapidement progressive depuis la restauration, maintenant stationnaire, ne tardera pas à être rétrograde. Qui peut calculer les évènements, et en prévoir la gravité? Quelle serait alors la situation des grands propriétaires, des capitalistes? Des secours, des aumônes, en dégradant le peuple, ne serviront qu'à rendre ses malheurs plus incurables. Le gouvernement peut prévenir les malheurs et fonder un avenir florissant par une prospérité immédiate, en encourageant l'exécution des canaux utiles; tous les ouvriers sans travail étant occupés, une aisance plus générale augmenterait la consommation, rendrait l'activité à l'agriculture et aux manufactures. On doit se hâter d'exciter l'industrie particulière, d'encourager l'esprit d'association par des distinctions honorifiques, et de confier aux compagnies les grands travaux qui restent à faire.

Si l'examen des fabriques de France et d'Angleterre, si des recherches sur l'influence d'une bonne navigation et du prix des transports nous font apercevoir les dangers qui menacent nos grandes manufactures, nous avons acquis en même temps la conviction que le gouvernement peut les prévenir avec facilité et sans dépenses; qu'il dépend de lui d'assurer immédiatement et pour toujours la prospérité du commerce, qu'il peut porter le pays au plus haut degré de puissance. Il nous a paru nécessaire de montrer des maux possibles pour obtenir plus tôt des mesures indispensables réclamées par tous les hommes spéciaux en agriculture et en manufactures.

En considérant les grandes lignes de navigation proposées, relativement à leur ensemble, leur exécution et les résultats, nous ne craignons pas d'avancer que si le gouvernement français sait persévérer et vouloir; s'il fait promptement achever par des compagnies, et à *leurs risques et périls*, les améliorations commencées, il aura conçu et mis à exécution la pensée la plus heureuse et la plus nationale; les ouvriers et les capitaux employés, les fabriques ranimées, des associations nombreuses formées, seront le résultat immédiat de ses décisions. Si, d'un côté, l'État est forcé de payer aux compagnies nouvelles chargées des travaux les suppléments demandés en 1828, et pendant quelques années les intérêts des emprunts; d'un autre côté, l'accroissement rapide et bien

constaté par le règlement des indemnités, de toutes les propriétés riveraines des canaux, remboursera au trésor, chaque année, par l'augmentation des impôts indirects, et les droits de mutation, beaucoup au-delà de ses avances. Ainsi, sous le point de vue financier, le gouvernement aura fait une spéculation lucrative; et la seule considération des bénéfices devrait conseiller de poursuivre et de compléter les entreprises commencées, si des motifs de prospérité et de stabilité n'en faisaient pas une loi plus impérieuse. Nous avons trouvé par des calculs faciles à vérifier que le capital foncier du royaume augmentera de trois fois la valeur de la dépense des canaux.

Le gouvernement, en accordant des distinctions honorifiques aux principaux actionnaires de chaque entreprise de canaux, moyen employé avec autant d'éclat que de bonheur par nos plus grands rois en pareille circonstance, épargnera plusieurs millions sur les dépenses des fonds supplémentaires à fournir. Il se présentera alors beaucoup de compagnies, et des compagnies composées des notabilités de chaque contrée, et tout porte à croire que les conditions offertes seront très favorables au pays.

Nous n'avons pas hésité à revenir sans cesse, dans cet écrit, sur les mêmes faits, sur les mêmes causes, et les mêmes résultats : toujours préoccupé par la pensée de contribuer aux améliorations nécessaires, nous avons sacrifié le désir d'être correct à l'espérance d'être utile.

# NOTES

## SUR LES FRAIS DE NAVIGATION DE LA HAUTE-SEINE ET DE L'YONNE.

---

On compte par la Seine et l'Yonne, Paris à Auxerre, deux cent quinze kilomètres ou quarante-trois distances.

Il faut pour remonter neuf à dix jours, dans les bonnes eaux, et on paie 35 fr. par tonneau.

Par le roulage, les transports se font en cinq jours, et à raison de 70 fr. par tonneau.

Lorsque la Seine et l'Yonne seront canalisées, on remontera en deux ou trois jours, et à raison de 35 fr. Il y aura sur le temps une économie de deux jours, et sur les frais 35 fr. par tonneau.

Les produits de ces rivières canalisées s'élèveront, pour 200,000 tonneaux, à 2,150,000 fr.

Et les bénéfices du commerce sur le transport de ce tonnage, à 7,000,000 fr.

Les avantages sur la remonte des bateaux vides seront plus considérables, ainsi qu'on peut en juger par les relevés suivants fournis par des maîtres bateliers, et par des inspecteurs de la navigation.

---

# FRAIS

## DE REMONTAGE DES BATEAUX VIDES DE PARIS A AUXERRE.

---

1° Pour monter un bateau vide de Paris à Montereau, il faut cinq jours de travail et un jour de haut-le-pied, ce qui fait six journées à 24 francs par jour . . . . . 144 fr. » c.

| | | |
|---|---|---|
| Un homme que l'on paie pour son voyage, y compris la nourriture. | 55 | » |
| Montage du pont de la Bosse-de-Marne . . . . . | 1 | 50 |
| Montage du pont de Choisy. . . . | 1 | 50 |
| Octroi de Choisy. . . . . | 5 | » |
| Montage du pont de Corbeil, quatre chevaux de renfort. . . . . | 6 | » |
| *Idem* du pont de Melun, six *idem*. | 9 | » |
| Usure de cordes. . . . . | 15 | » |
| | 237 | » |

Si l'on formait un trait de plusieurs bateaux, toues ou barquettes, il y aurait économie, puisque l'on emploie trois chevaux pour un bateau,

et qu'il n'en faut que cinq pour deux, et sept pour trois, et toujours un seul homme, de Paris à Montereau.

Deux toues ou deux barquettes de vingt à vingt-sept mètres de longueur ne paient que les mêmes prix perçus pour un grand bateau.

Un trait pour un homme se forme souvent de trois bateaux, toues ou barquettes.

2° De Montereau à Auxerre, il faut, pour monter un bateau, six jours de travail et un jour et demi de haut-le-pied. D'abord, de Montereau à Joigny, il faut quatre jours de travail et un jour de haut-le-pied, à quatre chevaux et à 16 francs la courbe, et à 32 fr. par jour, et pour cinq jours. 160 fr. » c.

| | | |
|---|---|---|
| De Joigny à Auxerre, six chevaux pour deux jours de travail et une demi-journée de haut-le-pied, à 48 fr. par jour. . . . . | 120 | » |
| Deux hommes à 55 fr. par homme pour les deux distances, la nourriture comprise. . . . . | 110 | » |
| Octroi de Montereau pour un bateau. . . . . | 6 | » |
| Chablage *idem* pour *idem*. . . . . | 3 | » |
| Au gareur du pont Renard. . . . | 1 | 50 |
| Chablage du pont de Dou. . . . | 2 | » |
| *Idem* de Sens. . . . . | 2 | » |
| *Idem* de Villeneuve. . . . . | 3 | » |
| | 407 | 50 |

| | | |
|---|---|---|
| Report. . . . . | 407 fr. | 50 c. |
| *Idem* de Joigny. . . . . | 2 | » |
| Deux passages de bac, de Montereau à Auxerre, à 28 centimes par courbe de chevaux. . . . . | 2 | 50 |
| Usure de cordes. . . . . | 25 | » |
| De Montereau à Auxerre. . . | 437 | » |
| De Paris à Montereau. . . . | 237 | » |
| | 674 | » |

On obtient une économie sur cette distance en formant un trait de plusieurs bateaux, puisqu'il ne faut que huit chevaux pour deux bateaux, dix pour trois, et toujours deux hommes.

Les mariniers entrepreneurs de remontage ne demandent d'habitude, pour prix dudit remontage, que 500 à 550 francs par bateau ; mais alors ils se réservent le droit d'en remonter plusieurs, et de les charger de plâtre ou autres marchandises sur lesquelles ils font de grands bénéfices. Ils remontent ordinairement du plâtre qui se paie à Paris 60 à 65 francs la toise, et se vend, rendu à Auxerre, 130 à 140 francs la toise: Différence, 70 francs par toise.

## AUTRE NOTE

### FOURNIE PAR UN INSPECTEUR DE LA NAVIGATION.

Frais de remontage de trois bateaux de première classe, de Paris à Auxerre :

| | |
|---|---|
| 1° Dix journées de huit chevaux, et de quatre chevaux de renfort, ensemble. . . . . | 848 fr. |
| 2° Retour des chevaux. . . . . | 296 |
| 3° Frais de chablage, de pontage, et droits de navigation. . . . . | 119 |
| 4° Dépense des hommes. . . . . | 304 |
| Total pour les trois bateaux. . . . | 1,567 |
| Et pour un. . . . . | 522 |

Frais faits pour la descente d'un bateau chargé de vins, d'Auxerre à Paris :

| | |
|---|---|
| Neuf hommes d'équipage à 80 fr. . . | 720 fr. |
| Droits de navigation à Montereau. . . | 25 |
| Billage des ponts. . . . . | 12 |
| Usure des cordes. . . . . | 80 |
| Total pour un bateau. . . . . | 837 |

*Nota.* Lorsque la Haute-Seine et l'Yonne auront été canalisées, on économisera plus de moitié sur les frais et la durée du voyage en remontant de Paris à Auxerre; et la navigation, maintenant suspendue pendant les mois d'étiage, sera plus facile alors que dans les temps maintenant les plus favorables.

# LÉGISLATION
DES
# ROUTES D'ÉCOSSE
ET
# D'ANGLETERRE.

Digitized by Google

Digitized by Google

# LÉGISLATION
## DES
# ROUTES EN ÉCOSSE.

## ACTE DU PARLEMENT.

AN 1789. GEORGES III RÉGNANT. CHAP. 105.

*Acte du Parlement qui proroge la durée et augmente l'étendue des pouvoirs donnés par les actes de la 24e et de la 28e année du règne de S. M. Georges* II *et de la 4e de S. M. Georges* III, *pour réparer les grandes routes dans le comté d'Edimbourg.*

A dater du 15 août 1789.

Considérant que par un acte du Parlement, passé dans la 24e année du règne de feu S. M. Georges II, intitulé : Acte pour réparer les grandes routes du comté d'Edimbourg ; que par un acte passé dans la 28e année du même règne, intitulé : Acte pour étendre la durée et les pouvoirs fixés par l'acte de la 24e année ; Préambule.

que par un acte passé dans la 4e année du règne de S. M. Georges III, intitulé : Acte pour amender et rendre plus efficaces les deux précédens ; que par un acte passé dans la 24e année du règne de S. M. Georges III, intitulé : Acte pour régulariser et faciliter l'exécution des travaux, pour la réparation des grandes routes du comté d'Edimbourg; pour emprunter, sur la recette des droits de barrière, des fonds destinés à rembourser ceux déjà empruntés, sous la garantie personnelle des commissaires, et à payer les ouvrages; des commissaires furent nommés et revêtus des pouvoirs donnés par l'acte, pendant le tems spécifié pour faire réparer les grandes routes;

Chemins en mauvais état ; péages insuffisans.

Et attendu que les routes dans le comté d'Edimbourg sont encore en mauvais état; qu'elles ne pourront être réparées et maintenues bonnes si le pouvoir et le droit de percevoir des péages donnés aux commissaires nommés en vertu des actes précédens, ne sont pas étendus et accordés aux nouveaux commissaires qui seront nommés d'après le présent acte;

Et attendu que les commissaires ou trustees nommés d'après les anciens actes pour réparer les routes du comté d'Edimbourg, ont emprunté plusieurs sommes pour les entretenir, et ont dépensé la totalité de ces sommes et des produits des péages; que les chemins ne peuvent être solidement réparés et entretenus et les emprunts

remboursés, si les pouvoirs relatifs aux droits de péages ne sont pas prorogés et étendus ;

Qu'il plaise à Votre Majesté de statuer ce qui suit:

I. Il est arrêté, par la volonté du Roi, avec l'avis du Conseil et le consentement des Pairs, tant spirituels que temporels, et des Membres de la Chambre des Communes du présent Parlement, que les actes rappelés plus haut de la 24e et de la 28e année du règne de feu S. M. Georges II et de la 4e année du règne de S. M. Georges III, relatifs à la réparation des grandes routes du comté d'Edimbourg, sont maintenus; que toutes les clauses, pouvoirs, détails réglementaires, peines et amendes (à l'exception des articles modifiés par le présent acte) sont confirmés et que la durée du présent acte est fixée à 21 ans, et sera prorogée jusqu'à la clôture de la session du Parlement qui se réunira à cette époque; que pendant cette période de 21 années, il sera pourvu au remboursement des fonds déjà empruntés ou qui seraient empruntés en vertu du présent acte.

Les actes antérieurs, relatifs au comté d'Edimbourg, sont maintenus.

II. Il est arrêté que les trustees ou commissaires nommés en vertu de cet acte pourront, étant assemblés au nombre de sept ou plus, disposer des barrières, maisons de perception, de péages, les vendre, les déplacer, en établir de nouvelles, comme ils le jugeront convenable.

Les commissaires pourront disposer des maisons de perception, de péages, etc.

Nomination des trustees.

III. Il est arrêté que les trustees ou commissaires désignés par les actes précédens et le schériff député du comté d'Edimbourg, seront aussi commissaires pour mettre à exécution le présent acte, et que toute autre personne pourra de même agir comme commissaire, si elle possède par héritage ou par achat de terres évaluées d'après les contrôles des percepteurs, à un revenu annuel de 100 liv. sterl., ou si elle est fils aîné ou héritier de personnes remplissant cette condition; toute clause contraire contenue dans les précédents actes se trouvant annullées par celui-ci.

La même propriété ne pourra donner le droit d'être commissaire qu'à une seule personne, et la personne qui aura le plus de droits à une propriété devra être préférée.

Peines encourues par les personnes qui rempliraient les fonctions de commissaires sans avoir rempli les conditions imposées.

Dans les cas où une personne agirait comme commissaire, sans remplir les conditions prescrites ci-dessus, elle payerait pour chaque contravention au présent acte, une amende de 20 liv. st. à percevoir et à dépenser pour l'amélioration des grandes routes, conformément à la décision de sept commissaires, ou plus, réunis en assemblée générale.

Les commissaires sont autorisés à établir de nouvelles barrières et à percevoir les nouveaux péages.

IV. Il est arrêté que les commissaires réunis en assemblée au nombre de 7, ou plus, auront le droit, soit par eux ou leurs délégués, d'établir des barrières, des maisons de percepteur, partout où ils le jugeront

convenable; qu'ils devront prendre les mesures nécessaires pour que les droits nouveaux, fixés ci-dessous, soient perçus à dater du 15 août 1789 prochain, et que le passage soit interdit aux voitures, carosses, etc. qui n'acquitteraient pas les péages.

## TARIF DES PÉAGES A PERCEVOIR
### A CHAQUE BARRIÈRE.

| | sch. | pences. | Tarif des péages fixés par cet acte. |
|---|---|---|---|
| Une voiture, berline, laudeau, calèche, etc., attelé de 6 chevaux, jumens, hongres ou mulets, etc. et plus, paiera..... | 2 | » | |
| Idem, avec 4 chevaux, etc.... | 1 | 3 | |
| Idem, avec 3 chevaux, etc.... | 1 | 3 | |
| Idem, avec 2 chevaux, etc.... | » | 6 | |
| Un cabriolet, calèche ou chaise attelé d'un cheval, etc..... | » | 3 | |
| Tout charriot, caisson, charrette, ou autre voiture attelée de 6 chevaux, etc., et plus, ou bœufs et autres animaux de labour..... | 6 | » | |
| Idem, avec 5 chevaux, etc..... | 5 | » | |
| Idem, avec 4 chevaux ou bœufs. | 2 | » | |
| Idem, avec 3 chevaux ou bœufs. | 1 | 6 | |
| Tout autre cheval, jument, hongre ou mulet, chargé ou non chargé, et n'étant pas attelé. ..... | » | » | 3/4 |
| Un âne chargé ou non chargé.... | » | 1 | 3/4 |
| Chaque vingtaine de bœufs ou | | | |

| | sch. | pences. |
|---|---|---|
| d'autres bestiaux, et à proportion, soit en plus ou en moins..... | » | 7 1/2 |
| Chaque vingtaine de veaux, cochons, moutons, agneaux ou chèvres, et à proportion, soit en plus ou en moins..... | » | 3 2/4 |

Les charriots chargés de plomb ne paieront qu'à une seule barrière dans le comté.

V. Il est arrêté que les charriots ou autres voitures chargés de plomb, allant de Headhill à Edimbourg, ne paieront qu'une fois par jour et à raison, pour une charrette, charriot attelé d'un seul cheval, de .... » 2 1/2

Et avec 2 chevaux, de ..... » 5

Et à proportion pour un plus grand nombre de chevaux.

Dans le cas où l'on établirait de nouvelles barrières, les voitures chargées de plomb ne devraient pas payer deux fois sur cette route, lors même qu'elles ne reviendraient pas dans la même journée.

Anciennes exemptions supprimées.

VI. Il est arrêté que toutes les exemptions quelconques accordées par les précédens actes, pour toute espèce de voitures ou de marchandises, cesseront à dater du 15 août 1789, et qu'il ne sera donné d'exemptions de droit que pour les cas suivans:

Exemptions accordées.

VII. Il est arrêté qu'on ne percevra aucun péage sur les voitures portant des pierres ou autres matériaux pour la réparation des grandes routes, des ponts, chaussées, ou

chargées de fumier, engrais, boues; que semblable exemption est accordée aux charrues, herses ou autres instruments de labourage, et aux charriots de foin, blé, ou toute céréale ou fourrage allant des champs dans les magasins ou entrepôts des propriétaires ou habitans du comté; à moins que ces articles ne soient conduits à un marché, auquel cas ils devront payer les droits fixés par le tarif; que les mêmes exemptions sont accordées aux charriots chargés de lin, de toile non blanchie, de lin filé, de laine filée, de draps, de laine; mais que les droits seront perçus sur les charriots portant de la toile blanche.

Il est de même arrêté qu'on ne prélèvera aucun péage, les dimanches, au passage des barrières, soit en allant aux Eglises, Chapelles ou à tout lieu public et religieux, soit au retour; que la même exemption est accordée tous les jours aux voitures faisant partie de convois mortuaires.

Sont aussi exempts de tous droits les chevaux et bestiaux quelconques allant aux pâturages, à l'abreuvoir, ou à leur retour, les chevaux et voitures destinés au service des malles-postes; les chevaux et voitures des militaires marchant en corps; les chevaux, voitures, carosses transportant des pauvres, munis de passeports réguliers.

Tarif des péages sur les voitures de pierres.

VIII. Il est arrêté que toute voiture chargée de pierres de construction ne paiera à chaque barrière établie ou à établir que trois pences, lorsqu'elle sera attelée de deux chevaux, ou deux pences avec un cheval; toutefois lesdites voitures seront exemptes de tous droits, si les jantes des roues ont, dans le premier cas, sept pouces de largeur, et dans le second cas cinq pouces, et si la surface de ces jantes est parfaitement unie.

Les péages ne seront payés qu'une fois par jour.

IX. Il est arrêté que tout cheval, hongre, jument, mulet, âne, etc., chargé de charbon, foin, avoine, orge, blé, ou de toute autre céréale en graine ou en farine, ne sera assujéti au paiement des péages qu'à une seule barrière du comté, pendant le même jour, quelque distance qu'il parcoure et quelque soit le nombre des barrières traversées; une contre-marque délivrée à la barrière où sera perçu le péage, exemptera de tout droit au passage des autres barrières dans la même journée. Néanmoins on devra percevoir une seconde fois le péage, si on effectue un nouveau chargement.

Nouvelle perception en cas de nouveau chargement.

Les commissaires sont chargés de la perception des péages.

Il est arrêté que les commissaires nommés et à nommer seront chargés de régler tout ce qui est relatif à la perception des péages, d'en recevoir les produits, qui seront affectés par eux aux dépenses déterminées par cet acte; de poursuivre ou faire poursuivre, par telle

Saisie et

personne qu'ils délégueront, les recouvremens par contrainte; et dans le cas où quelques personnes en refuseraient le paiement, de faire vendre les chevaux ou marchandises assujétis aux droits qui n'auraient pas été acquittés; ou de faire saisir toute autre marchandise appartenant aux mêmes personnes.

vente en cas de refus de paiement.

Ils sont aussi autorisés à garder les marchandises et effets jusqu'à ce que les taxes aient été perçues, ainsi que tous les frais résultant de la contrainte; à faire vendre publiquement à la barrière, ou à la maison du percepteur lesdits objets, quatre jours après la saisie.

Dans les cas où les péages et frais n'auraient pas été acquittés, ils seront prélevés sur le montant de la vente, et le reste sera remis aux propriétaires.

X. Il est arrêté que les commissaires, au nombre de sept ou plus, réunis en assemblée générale, ou de cinq et plus, dans les arrondissemens respectifs, sont chargés et requis de demander et d'exiger toute garantie et caution qu'ils jugeront nécessaires, des trésoriers, receveurs, percepteurs, secrétaires des trustees et des entrepreneurs des travaux qu'ils auront choisis pour exécuter le présent acte et remplir les devoirs de leurs charges.

Les commissaires assemblés doivent prendre caution de leurs délégués.

XI. Il est arrêté que les commissaires en assemblée générale au nombre de sept et plus,

Pouvoirs et juridiction des assem-

blées générales et de districts, pour la nomination et la punition des employés.

ou en assemblée de district au nombre de cinq au moins, auront le droit de choisir et de nommer les percepteurs, receveurs, secrétaires, chargés de recevoir les péages et d'en rendre compte, de désigner des inspecteurs-voyers pour surveiller les réparations des ponts, routes; de renvoyer ceux qui rempliraient mal leurs fonctions, et de les remplacer en cas de destitution ou de mort.

Le public est tenu de reconnaître les employés nommés par les commissaires.

Le public est tenu de reconnaître les percepteurs, receveurs, désignés par les commissaires, et d'acquitter dans leurs mains les péages établis par cet acte.

Ces employés doivent affirmer sous serment la vérite de leurs comptes.

Les percepteurs, receveurs et toute personne nommée pour recevoir les péages doivent, ainsi que les voyers, donner, le premier mardi de chaque mois ou à toute autre époque fixée par les commissaires, le résumé précis, détaillé, clair et fidèle, écrit de leur propre main et accompagné de pièces justificatives, de tous les fonds que chacun d'eux a reçus, payés ou déboursés, conformément aux actes antérieurs ou au présent acte; ils doivent aussi affirmer la vérité de ces comptes ou rapports sous la foi du serment. Dans le cas d'un excédant de recette, ils sont tenus de verser entre les mains des commissaires ou à toute autre personne désignée par eux, lesdites sommes excédantes, pour être employées aux répara-

tions des routes et ponts, conformément aux décisions desdits commissaires.

Les assemblées générales et d'arrondisement fixent les salaires des employés.

Les commissaires réunis en assemblée générale au nombre de sept ou plus, et en assemblée d'arrondissement au nombre de cinq au moins, sont autorisés par le présent acte à prélever sur les recettes des péages telles sommes qu'ils jugeront convenables, pour payer les appointemens des collecteurs, receveurs, secrétaires, voyers et autres employés qu'ils auront nommés. Lesdits appointemens seront réglés par eux, en raison des soins, des talens et du dévouement de chacun.

Ils sont de même autorisés à donner des gratifications aux entrepreneurs avec lesquels ils auraient fait des marchés pour les réparations des chaussées, ponts et autres travaux des grandes routes, et à toute personne ayant rendu des services.

Juridiction accordée aux commissaires sur les employés.

Dans le cas où les collecteurs, receveurs et autres employés ne rendraient pas les comptes demandés, ou n'effectueraient pas les paiemens ordonnés, les commissaires assemblés sont autorisés à exiger des renseignemens de toute personne qu'ils désigneront, à faire attester sous serment la vérité des témoignages qu'ils exigeront, et à condamner les contrevenants à payer une amende dont le maximum est fixé au double des fonds retenus ou irrégulièrement dépensés.

Dans le cas où les délinquans ne voudraient pas ou ne pourraient pas payer lesdites amendes, les commissaires ont, par le présent acte, le droit de les faire enfermer dans la prison publique du comté d'Edimbourg, de prolonger leur détention jusqu'à ce qu'ils aient pris des arrangemens avec les commissaires, ou versé au trésorier, ou payé à telle personne désignée par les commissaires, le montant fixé par eux.

L'emploi des fonds provenant des amendes est laissé aux commissaires.

XII. Il est arrêté que tous les fonds provenant des amendes ou des arrangemens pris par les commissaires avec les délinquants, ne pourront être employés que par lesdits commissaires.

Emploi des péages.

XIII. Il est de plus arrêté que les péages ou droits perçus sur chaque route du comté d'Edimbourg, seront employés par lesdits commissaires à la réparation des routes, à la construction des nouveaux ponts et aux diverses améliorations jugées nécessaires, mais de manière à ce que la totalité des produits obtenus sur une route soient exclusivement affectés à l'entretien de cette même route.

Les commissaires assemblés devront faire établir les comptes des recettes par route et en déterminer l'emploi.

XIV. Il est arrêté que les commissaires assemblés sont chargés et requis d'établir les comptes des recettes par route, après en avoir déduit les frais divers; de déterminer l'emploi des produits sur chaque route et de désigner par écrits signés d'eux et revêtus de leurs cachets, tel nombre qu'ils jugeront convenable

de commissaires pris dans leur assemblée et choisis parmi ceux dont les demeures avoisinent ladite route, pour veiller à l'exécution des travaux.

Lesdits commissaires délégués assemblés au nombre au moins de cinq, ont par le présent acte le pouvoir et seront dans l'obligation de donner tous ordres ou instructions qu'ils jugeront convenables pour la réparation desdits chemins, mis sous leur direction, de régler l'emploi des fonds levés, et de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'éxécution du présent acte.

Les commissaires d'arrondissement sont chargés de la réparation des routes et de l'exécution du présent acte.

Les commissaires d'arrondissement sont tenus de présenter, au moins une fois par an, à l'assemblée générale des commissaires, les comptes détaillés des recettes et dépenses avec mémoires et pièces à l'appui, pour les diverses parties du service confiées à leurs soins. A l'assemblée générale suivante, il sera fait un rapport sur ces divers documents.

Les commissaires présenteront chaque année les comptes de la gestion à l'assemblée générale.

Avant d'employer des fonds à la réparation des routes, un ou plusieurs commissaires seront chargés de faire un rapport sur chacune; d'en indiquer l'état et de déterminer les fonds nécessaires pour les réparer et les maintenir en bon état. L'assemblée générale des commissaires statuera sur les propositions et réglera la répartition des fonds de chaque route entre les

L'assemblée générale a seule le droit d'arrêter la répartition et l'emploi des fonds.

divers travaux à exécuter sur cette même route.

Cet acte ne peut être appliqué aux routes entre Edimbourg et Leith.

XV. Il est toutefois entendu, arrêté et déclaré qu'aucune des dispositions du présent acte n'est applicable aux rues et chemins qui vont de la cité d'Edimbourg à la ville et au port de Leith; que lesdits chemins continueront à être exclusivement sous la direction immédiate des magistrats et membres du conseil de la cité d'Edimbourg; toutes clauses contraires qui pourraient être contenues dans les précédents actes se trouvant annullées par celui-ci.

Les commissaires doivent tenir des comptes courans et ouverts des fonds perçus et de leur emploi.

XVI. Il est de plus arrêté que les commissaires seront obligés d'ouvrir des comptes courants des recettes et des dépenses. Les livres de compte pourront être examinés en tout tems et à toute heure par l'un quelconque des commissaires, et sans que le secrétaire puisse exiger de rétribution.

Amende encourue par un mauvais emploi des fonds.

XVII. Il est de plus arrêté que dans le cas où les fonds levés en vertu du présent acte auraient été mal employés, les personnes coupables de cette contravention ou qui l'auraient favorisée par leur autorité, paieront une amende égale à deux fois la somme mal employée. La poursuite sera faite, sur la plainte de trois propriétaires, ayant chacun au moins 100 liv. st. de rente, dans le comté d'Edimbourg.

Poursuite des délits.

Les propriétaires sont autorisés par le présent acte à intenter un procès, qui sera jugé par les lords de session, sans attendre

les tours de rôle. Une moitié des amendes appartiendra aux propriétaires poursuivans, et l'autre moitié sera remise aux commissaires pour être employée à la réparation des routes.

S'il est établi par le jugement que la plainte est calomnieuse et sans fondement, les poursuivans seront condamnés à une amende égale à deux fois la totalité de tous les frais du procès.

Amende encourue par une plainte non fondée.

XVIII. Il est arrêté que toute personne qui, méchamment, enlèvera, brisera ou dégradera une barrière, chaîne, bornes milliaires poteaux de garde ou d'indication et tout autre ouvrage des barrières, ou qui tentera de faire évader une personne arrêtée pour semblable délit, sera condamnée, sur la poursuite ordonnée par un commissaire, et sur l'attestation sous serment, d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi, devant un, deux ou plusieurs juge-de-paix ou le schériff du comté, à rembourser les dommages ainsi que les dépenses avancées par les commissaires, et en outre à une amende qui ne pourra être moindre de 20 sch., ni plus de 20 liv. st. Le remboursement des frais et amendes sera fait par contrainte et vente des propriétés, et à défaut de paiement, le délinquant sera condamné à trois mois de prison.

Peines encourues pour l'enlèvement ou les dégradations des barrières.

XIX. Il est de plus arrêté que si le propriétaire d'un terrain clos, voisin des barrières, permet le passage, par les portes ou

Amendes encourues en passant à côté des barrières.

par les ouvertures, ou s'il a connoissance du passage des voitures, chevaux, ânes, etc., il sera condamné sur le témoignage sous serment d'un ou plusieurs temoins dignes de foi, reçu par un ou plusieurs juges-de-paix ou schériffs du comté, ainsi que les personnes montées dans les voitures, sur les chevaux, ou conduisant les chevaux, ânes, etc. jugées coupables de ce délit, sur le témoignage sous serment d'un ou plusieurs témoins dignes de foi, devant un ou plusieurs juges-de-paix ou schériffs du comté, à payer aux commissaires une amende de vingt schellings pour chacun.

Peines encourues pour dételer les chevaux avant le passage des barrières, afin d'éviter les droits.

XX. Il est arrêté que si une ou plusieurs personnes fait ou font dételer un ou plusieurs chevaux, mulets, etc. attelés à un carosse, charriot, cabriolet, avant d'arriver à une barrière, afin d'éviter ou de diminuer le paiement des péages, et dans le cas même où ces chevaux, mulets et carosses, charriots etc., seraient laissés dans une maison, etc., chacun des délinquans sera condamné à payer aux commissaires une amende de 20 schellings.

Les voyers sont autorisés à prendre dans les propriétés des particuliers, des pierres et graviers pour la réparation des routes.

XXI. Il est arrêté que les voyers ou toutes personnes désignées par eux, auront le droit, d'après l'autorisation donnée par cinq commissaires au moins, de fouiller, de prendre et d'emporter, pour la réparation des routes, des graviers, genets épineux, bruyères, sables, pierres ou autres matériaux dans les proprié-

tés particulières quelconques ; pourvu qu'il n'y ait pas sur lesdites propriétés, de maisons, de jardins, de vergers, de plantations, de pépinières, et de chemin allant à l'habitation. Il sera payé des indemnités aux propriétaires et fermiers, en raison des pertes et dommages causés.

Indemnités à payer aux propriétaires.

Dans le cas où les propriétaires et fermiers ne pourraient convenir avec les commissaires délégués du montant des indemnités, les décisions sur ces objets seraient jugées en dernier ressort dans l'assemblée générale des commissaires.

Les contestations ne feront pas suspendre les approvisionnemens.

Pendant la durée de la contestation, on continuera à fouiller et à prendre les matériaux nécessaires à la réparation des routes.

Les voyers ont le droit d'établir des chaussées, des rigoles, des ponts.

XXII. Il est arrêté que les voyers ou les personnes désignées par eux, avec l'autorisation de cinq commissaires au moins, auront le droit d'établir des chaussées, d'ouvrir des rigoles dans les terrains riverains des routes et d'établir des ponts en pierres, en briques et en bois.

Les commissaires en assemblée ont le droit de traiter de la taxe par an.

XXIII. Il est arrêté que les commissaires assemblés, au nombre de sept au moins, sont autorisés à convenir des abonnemens à l'année, avec telles personnes qu'ils voudront et aux conditions qu'ils jugeront convenables, pour passer librement, en tout tems, aux barrières avec carosses, chariots, etc. Lesdits abonne-

mens seront payés de trimestre en trimestre; ces arrangemens n'auront toutefois lieu que dans le cas seulement où le domicile de ces personnes ne serait pas à plus de trois milles d'une barrière établie ou à établir.

Les contrats passés pour cet objet seront transcrits sur des registres particuliers tenus par les secrétaires et trésoriers. Chaque commissaire sera autorisé à prendre connaissance desdits livres et contrats, à toute heure convenable, et sans payer d'indemnité au secrétaire.

Du recouvrement des abonnemens en cas de retard.

XXIV. Il est toutefois arrêté qu'en cas de non paiement de l'abonnement, quinze jours après l'échéance fixée par les conventions, deux juges-de-paix du comté d'Edimbourg autoriseront la personne désignée par les commissaires à réclamer le remboursement. En cas de refus déclaré sous serment devant lesdits juges-de-paix, le recouvrement se fera ainsi qu'il sera ordonné par eux.

Lorsque les grandes routes d'un arrondissement sont bonnes, l'excédant des recettes sera employé à la réparation des chemins de traverse de cet arrondissement.

XXV. Il est arrêté que lorsque les commissaires assemblés auront reconnu que les grandes routes qui conduisent à la cité d'Edimbourg sont dans un état satisfaisant de réparations, et pendant tout le tems qu'ils jugeront, d'après leurs inspections, qu'elles sont maintenues en bon état, lesdits commissaires sont autorisés à employer l'excédant des taxes perçues sur les grandes routes d'un arrondissement, à la ré-

paration et à l'entretien des chemins de traverse de cet arrondissement ; dans le cas même où des grandes routes d'un autre arrondissement ne seraient pas en bon état de viabilité.

On ne pourra affecter l'excédant des péages des grandes routes sur les chemins de traverse, que lorsque les fonds spéciaux de ces chemins auront été employés et jugés insuffisans.

XXVI. Il est toutefois arrêté que les commissaires ne sont pas autorisés, et par le présent acte il leur est défendu, d'affecter une partie des péages perçus sur les grandes routes d'un arrondissement à la réparation des chemins de traverse de cet arrondissement, avant de s'être assurés que les impositions des diverses paroisses destinée à l'entretien de ces chemins de traverse ont été payées en entier, et totalement employées à leur réparation, et que le montant s'est trouvé insuffisant.

Le tableau des chemins de traverse doit être dressé dans chaque district et inscrit sur les registres de l'assemblée générale.

XXVII. Il est arrêté que les commissaires de chaque arrondissement sont tenus, dans les six premiers mois après le 15 août 1789, de dresser la liste du tableau des grandes routes et des chemins de traverse nécessaires dans cet arrondissement, et d'en donner une copie certifiée au secrétaire de l'assemblée générale. Cette liste, après avoir été examinée et arrêtée par les commissaires assemblés, sera transcrite sur les registres de ladite assemblée générale.

Les commissaires ne pourront faire réparer que les chemins de traverse portés sur la liste.

XXVIII. Il est arrêté que les commissaires du comté d'Edimbourg n'auront pas le droit, et il leur est défendu par le présent acte, d'employer les fonds des péages ailleurs que sur les grandes routes et sur les chemins de traverse

compris dans le tableau arrêté, ou sur d'autres chemins de traverse qui seraient dans la suite ajoutés à la liste par l'assemblée générale.

Les commissaires assemblés auront le droit de réduire le tarif des péages.

XXIX. Il est arrêté que pendant la durée du présent acte, les commissaires réunis en assemblée générale, au nombre de sept au moins, sont autorisés à supprimer les péages, ou à modifier et à réduire le tarif, selon qu'ils le jugeront convenable.

Les commissaires assemblés sont autorisés à concéder par vente publique la recette des péages.

XXX. Il est arrêté que les commissaires assemblés au nombre de sept au moins, sont autorisés à concéder au plus haut prix, par vente publique, les péages, soit en totalité, soit en partie, pour un terme qui ne pourra pas être de plus de trois ans, aux personnes qui fourniront des cautions reconnues bonnes par lesdits commissaires assemblés.

Les commissaires sont autorisés à emprunter des fonds.

XXXI. Et afin que les grandes routes soient plus solidement et plus promptement réparées, il est arrêté que les commissaires assemblés sont autorisés à emprunter et à hypothéquer, sur les recettes des péages établis dans le comté, une ou plusieurs sommes limitées à 12,300 liv. sterl., avec intérêt de cinq pour cent. Lesdits fonds seront employés, conformément aux ordres et instructions donnés par les commissaires assemblés, pour la réparation des grandes routes.

Emploi des emprunts.

Lorsque les fonds empruntés et dépensés auront été remboursés, lesdits commissaires

assemblés auront pareillement le droit d'emprunter de nouveau, aux mêmes conditions, une semblable somme.

Toutes les décisions des commissaires, relatives à l'emprunt, aux hypothèques, au remboursement, et tous les comptes, seront inscrits sur un registre que chaque commissaire pourra, à toute heure convenable, consulter sans payer d'indemnité au secrétaire.

Les hypothèques et comptes seront inscrits sur des registres.

XXXII. Il est bien entendu que les fonds que les commissaires sont autorisés à emprunter sur hypothèque de la recette des péages pour réparer les grandes routes, seront prélevés en totalité et indépendamment des emprunts antérieurs faits par les commissaires, en vertu des précédens actes.

Les nouveaux emprunts sont indépendans des anciens.

Lesdits commissaires assemblés sont autorisés à concéder tout ou partie de la recette des péages établis par cet acte, aux créanciers hypothécaires, pour garantie du remboursement avec les intérêts des fonds avancés par eux.

Les commissaires assemblés ont droit de concéder les péages aux créanciers.

Lorsque les créanciers auront reçu la totalité de ce qui leur est dû, les commissaires seront tenus de transférer les droits de concession ou d'hypothéquer à de nouveaux créanciers ou prêteurs; ils pourront, s'ils le jugent préférable, annuler les concessions et hypothèques, et en faire de nouvelles sur tout ou partie des recettes de péage.

Les emprunts ne peuvent être faits qu'après que les journaux et des affiches aux barrières l'auront annoncé 14 jours d'avance.

XXXIII. Il est toutefois bien entendu et déclaré par les présentes que les commissaires ne pourront emprunter des fonds avec l'hypothèque sur les droits de barrières pour la réparation des grandes routes, qu'après que la décision prise en assemblée aura été affichée à chaque barrière, sur la recette desquelles l'hypothèque pèsera.

Les affiches devront être écrites de la main même du secrétaire de l'assemblée et signées par lui, et apposées 14 jours avant la tenue de l'assemblée des commissaires où l'on arrêtera les conditions de l'emprunt; il faut, en outre, que la même décision soit insérée d'avance dans deux des Gazettes de la cité d'Edimbourg.

La totalité de chaque emprunt doit être dépensée sur les grandes routes.

XXXIV. Il est arrêté que les commissaires assemblés seront tenus d'employer la totalité des fonds empruntés à la réparation des grandes routes, et ne pourront en distraire aucune partie pour l'entretien des routes de traverse.

Les commissaires assemblés sont autorisés à répartir la somme de 12,300 liv. st. à emprunter, entre les divers arrondissemens du comté; mais il leur est défendu d'assigner au-delà de 4,000 liv. st. à l'arrondissement nommé oriental ou de la route de poste.

La division de l'emprunt étant faite, chaque arrondissement aura la faculté d'emprunter son contingent fixé par l'assemblée générale

des commissaires, mais pas au-delà sans l'autorisation de cette assemblée.

Lorsque les fonds empruntés pour réparer la grande route de poste auront été payés, le tarif des péages sera réduit sur tout chariot ou cheval conduisant des marchandises, à l'exception de ceux chargés de charbon, qui continueront à payer les mêmes droits.

Réglemens relatifs aux barrières sur la route de poste.

XXXV. Il est arrêté que dans le cas où les commissaires jugeraient convenable d'établir deux barrières entre Edimbourg et Ravens haugh burn, les contre-marques délivrées à la barrière près du comté d'Haddington, exempteront de tout droit, pendant le même jour, au passage de la barrière près Edimbourg et *vice-versâ*.

Pierres et tuiles de Mussel-burgh.

Il est de même arrêté que si on établit une barrière à l'est de Mussel-Burgh, les pierres tirées des carrières, les briques et tuiles expédiées des fabriques de la ville de Mussel-Burgh, ne seront assujéties à aucun droit.

L'acte de la reine Anne sera dans certain cas remis en vigueur sur la route de poste.

XXXVI. Quoiqu'il soit arrêté que les impositions levées en vertu du présent acte seront réduites, à l'égard des chariots chargés de marchandises (le charbon excepté), lorsque le remboursement des emprunts sera fait; il est entendu et déclaré que les péages établis par l'acte passé la 12e année du règne de la reine Anne, intitulé : Acte pour réparer les grandes routes du comté d'Edimbourg, continueront à

être perçus sur les carosses, landeaux, cabriolets et chevaux de selle.

Les comptes de l'arrondissement dit de la route de poste seront examinés par le comté de Haddington.

XXXVII. Il est entendu et arrêté qu'il sera tenu des comptes réguliers des fonds empruntés ou levés et des péages perçus sur la grande route orientale ou de poste, et de l'emploi autorisé de ces fonds; que lesdits comptes seront annuellement arrêtés et que les registres seront, en tout tems et à toute heure, ouverts aux commissaires du comté de Haddington, sans que le secrétaire puisse exiger et recevoir de rétribution.

Réglement relatif à la perception des droits de la porte d'eau, en cas de changement de direction de la route.

XXXVIII. Comme les magistrats du bourg de Canongate prélèvent des droits à la porte d'eau située au pied de Canongate, sur les chariots chargés de certaines marchandises, il est arrêté que dans le cas où la route serait changée et tracée de ladite route orientale, au sud de l'abbaye de Holyrood-House traversant la route du sud derrière Canongate, lesdits magistrats de ce bourg seraient autorisés à prélever au sud de Canongate, à la rencontre des deux chemins, les mêmes droits qu'ils touchent à la porte d'eau.

Les commissaires d'arrondissement ont le droit de porter les grands chemins à la largeur légale.

XXXIX. Il est arrêté que si les commissaires, assemblés au nombre de cinq au moins, trouvent que les grandes routes dans leur arrondissement n'ont pas une largeur suffisante, ils sont, par le présent acte, autorisés à les élargir et à leur donner les dimensions établies en Ecosse;

Ils sont également autorisés à donner une largeur plus grande et à changer les directions, lorsqu'ils le jugeront convenable.

Dans ce cas, les commissaires assemblés devront examiner les projets, les arrêter, et donner des ordres et des instructions par écrit, signés par eux, pour les faire mettre à exécution. Les voyers munis de ces ordres sont autorisés à faire abattre les maisons et bâtimens dont les murs ont moins de douze pieds de hauteur, à enlever tout obstacle quelconque, à faire ouvrir sur les terres riveraines des fossés, tranchées, pour l'écoulement des eaux et l'entretien des routes.

Les voyers ont le pouvoir de faire abattre les maisons, bâtimens dont les murs ont moins de 12 pieds de hauteur et d'ouvrir des rigoles.

Les indemnités à payer aux propriétaires et locataires pour les changemens et élargissemens seront réglées par les commissaires assemblés.

Indemnités dues aux propriétaires.

Dans le cas où les commissaires ne pourraient parvenir à traiter de gré à gré avec les propriétaires et locataires du montant des indemnités, les juges-de-paix sont autorisés par le présent acte à les régler comme il sera ci-dessous spécifié.

En cas de contestations, les juges-de-paix règlent les indemnités.

XL. Il est toutefois entendu qu'en élargissant les routes, ou en changeant les directions, il ne sera porté aucun dommage aux maisons, bâtimens, jardins, vergers, terrains clos, autres que ceux désignés dans l'article précédent.

Le pouvoir d'élargir les routes et d'en changer la direction est limité.

Lorsque les fossés, aqueducs, auront été ouverts par les voyers, les propriétaires ou fermiers, sont tenus de les curer, nétoyer, et de les maintenir constamment dans un bon état, afin que les eaux puissent s'écouler facilement de la route sur les terres riveraines.

Dans le cas où lesdits propriétaires ou fermiers refuseraient ou négligeraient de nétoyer lesdits aqueducs, fossés, les commissaires ou voyers sous leurs ordres sont autorisés à les faire curer et à faire rembourser les frais par les propriétaires, ainsi qu'il sera expliqué.

Pouvoirs de l'assemblée générale des commissaires pour changer la direction des routes.

XLI. Il est arrêté que les commissaires assemblés sont autorisés à faire des rectifications, redressemens et élargissemens des routes pour faciliter la circulation ; à donner des pouvoirs par écrit signé de leur main à toute personne qu'ils désigneront pour l'exécution des travaux et des mesures ordonnées, et à abandonner par suite de ces améliorations les portions de routes jugées inutiles que les précédents actes ordonneraient de réparer.

Pour acheter les maisons, terres, etc.

Lesdits commissaires assemblés sont également autorisés à traiter du prix des maisons, terrains, etc., expropriés, ou des dommages causés pour l'exécution des ouvrages avec les administrateurs, communautés, propriétaires et fermiers de ces biens. Quand les indemnités convenues seront payées et les changemens de direction opérés, les commissaires décla-

reront grandes routes les portions neuves, et les feront réparer et entretenir en bon état, comme les autres chemins reconnus grandes routes par les actes antérieurs et le présent.

Les parties neuves sont déclarées grandes routes.

XLII. Dans le cas où les maisons, terrains, etc. à déposséder pour l'éxécution des travaux se trouveraient dans les mains ou sous la responsabilité, de municipalité, communauté, fideï-commissaire, exécuteur-testamentaire, tuteur et autres personnes à qui il est défendu par les lois de céder, vendre, échanger, etc., le présent acte les autorise, dans ce cas, à traiter des biens comme s'ils leur appartenaient et abroge les actes et lois contraires.

Les municipalités, communautés, sociétés incorporées, tuteurs, etc. sont autorisés à vendre les maisons, terrains, etc. nonobstant les lois contraires.

Les commissaires assemblés auront le pouvoir de traiter avec ces personnes comme avec les propriétaires, et leur feront remettre les prix convenus de gré à gré entr'eux.

Si les commissaires assemblés et les propriétaires dépositaires ne s'entendaient pas sur le réglement des indemnités, les juges-de-paix du comté, au nombre de trois au moins dans les premières séances de la session trimestrielle, sont autorisés à régler le montant des dédommagemens, à décider sur toutes les questions, et à faire payer par le trésorier les sommes fixées aux tuteurs, curateurs, exécuteurs testamentaires, etc., qui se trouvent par le présent acte déchargés de toute responsabilité déterminée par les lois.

Les sommes payées pour achat de biens substitués, doivent recevoir la même destination que ces biens.

XLIII. Il est entendu que les indemnités payées par suite de l'exécution des projets pour l'achat de biens substitués ou hypothéqués par des rentes, pensions viagères, ou possédés pour un tems limité, recevront la même destination, et qu'il sera statué sur leur emploi par les juges-de-paix ou schériffs du comté d'Edimbourg, en cas de contestations entre les personnes intéressées.

Défense de faire des dépôts de fumier, chaux, engrais, à moins de cinq yards de distance de tout parti de la route.

XLIV. Il est arrêté qu'aucun dépôt de fumier, chaux, engrais, etc., ou de tout autre objet, ne pourra être fait à une distance moindre de cinq yards des bords d'une route. En cas de contravention, chaque délinquant sera condamné à payer une amende de vingt schellings, et à la perte du fumier, de la chaux, engrais, etc.

Les pierres cassées ou non cassées ne doivent pas être déposées sur les côtés de la route.

XLV. Il est arrêté que défenses sont faites aux entrepreneurs chargés de la réparation des routes et à toute autre personne, de déposer des pierres, sables ou matériaux quelconques sur les côtés des grandes routes; les commissaires, voyers et entrepreneurs devront acheter ou louer des places convenables pour déposer les approvisionnemens, et payer des indemnités aux propriétaires des terrains. Lorsque l'entrepreneur d'une route ou tout autre, déposera des matériaux sur les côtés, il sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 20 schellings.

Amende.

Les auber-

XLVI. Il est pareillement arrêté que les

aubergistes et toutes autres personnes devront avoir des cours ou places convenables pour recevoir leurs voitures ou celles étrangères, défense étant faite de stationner sur les grandes routes avec des voitures chargées ou non chargées. La peine est fixée, par contravention, à vingt schellings, dont moitié de l'amende sera donnée au dénonciateur et moitié au poursuivant.

gistes doivent avoir des places pour recevoir les voitures.

Peines.

XLVII. Il est arrêté que chacun a le droit de porter des plaintes aux schériffs ou juges-de-paix en raison des obstacles apportés à la libre circulation sur les grandes routes. — Les commissaires sont requis d'ordonner des poursuites sur les plaintes faites.

Chaque personne a le droit de porter des plaintes en raison des obstacles apportés à la libre circulation.

Les commissaires sont tenus de poursuivre.

XLVIII. Il est arrêté que tout propriétaire ou fermier d'un terrain riverain d'une grande route qui voudrait se clôre, bâtir ou planter, devra en faire quarante jours à l'avance, la déclaration par écrit au clerc-schériff du comté, à qui il est ordonné par le présent acte, sous peine de 40 schellings d'amende, de transmettre sans délai la demande à la personne chargée de convoquer l'assemblée des commissaires de l'arrondissement; ces amendes, comme celles des délits et contraventions, seront levées par le procureur fiscal, ou par l'un des commissaires. La moitié de l'amende appartiendra au dénonciateur et l'autre moitié sera employée à la réparation des routes.

Les propriétaires qui ont l'intention de se clôre, de bâtir ou de faire planter doivent en prévenir le secrétaire du schériff.

Peine en cas de non-avertissement.

XLIX. Il est de plus arrêté que dans le cas où lesdits propriétaires ou fermiers riverains n'auraient pas donné les renseignemens demandés et dans le délai fixé, ils n'auraient aucun droit à demander de plus fortes indemnités en raison des clôtures, constructions, plantations, si la route était dans la suite élargie ou modifiée.

L. Il est arrêté que les propriétaires ou fermiers des moulins à eau de Leith seront tenus de réparer et de maintenir, dans l'état le plus parfait, la route qui conduit de leurs moulins à la barrière de Kirk-Brœhead et fourniront une obligation par écrit avec un cautionnement, pour la garantie de l'exécution de cette clause.

La farine est exempte des péages.

Les voitures chargées de farine allant des moulins de Leith à Kirk-Brœhead ne paieront aucun péage au passage de ladite barrière.

Les commissaires assemblés sont autorisés à établir de nouvelles barrières et maisons de percepteurs sur les grandes routes,

LI. Il est arrêté qu'à l'avenir les commissaires nommés en vertu des actes antérieurs et du présent acte sont autorisés à établir de nouvelles barrières et des maisons de percepteur sur les grandes routes, et embranchemens où il existe déjà des barrières, pourvu que les nouvelles barrières soient au moins à six milles de celles déjà établies.

ainsi que sur les traverses.

Ils sont également autorisés à établir des barrières sur les chemins de traverse arrivant à une grande route et à faire construire des

palissades près des barrières, afin d'empêcher les voyageurs de les tourner et de frauder les péages mis en vertu du présent acte.

LII. Il est de plus arrêté que lors qu'une nouvelle barrière sera établie sur embranchement de grande route ou sur un chemin de traverse, la totalité des péages perçus sera employée à la réparation des chemins où se trouvent les barrières.

Les péages touchés sur les chemins de traverse doivent être employés à la réparation des mêmes chemins.

LIII. Il est arrêté que les propriétaires des fossés, aqueducs, établis ou à établir près de la route seront tenus de les curer et de les maintenir constamment en bon état; en cas de négligence, les commissaires d'arrondissement sont chargés de les prévenir et autorisés à requérir le schériff, son adjoint ou les juges-de-paix, pour qu'ils aient à faire exécuter les curemens et travaux d'entretien, par des ouvriers expérimentés, le tout aux frais des propriétaires. Si les délinquans refusaient de payer les dépenses, le schériff, l'adjoint ou les juges-de-paix feraient lever, par contrainte et vente, le montant des frais de travaux et de poursuites.

Les propriétaires des terrains riverains sont tenus de curer les fossés.

LIV. Il est arrêté que les haies plantées sur le bord des grandes routes ne doivent pas avoir plus de cinq pieds de hauteur, à partir du sol de la route.

Les haies ne doivent pas avoir plus de cinq pieds de hauteur.

Dans le cas où les propriétaires riverains négligeraient ou refuseraient de les tailler à cette hauteur, les commissaires sont autorisés

à les faire couper, à la diligence des voyers, et de poursuivre le remboursement des frais par l'intermédiaire du schériff ou des juges-de-paix.

Les péages seront perçus comme il a été stipulé par les anciens actes.

LV. Il est de plus arrêté que les péages et droits seront perçus et employés par les commissaires de la même manière, et d'après les mêmes ordonnances, pouvoirs et autorités, réglemens de peines et amendes, et pour les mêmes usages et objets, comme il a été statué par les anciens actes du parlement, relatifs à la réparation et à l'entretien des routes du comté d'Edimbourg, à l'exception des modifications ordonnées par le présent acte.

Les anciens actes sont maintenus.

LVI. Il est de plus arrêté que lesdits anciens actes du parlement recevront leur plein effet en tant qu'ils n'auront pas été amendés par le présent acte.

LVII. Il est arrêté que les frais et les dépenses légales qui auront été avancés pour obtenir le présent acte, seront remboursés par les divers arrondissemens du comté d'Edimbourg, de la même manière que les autres dépenses publiques, sont reparties et perçues.

LVIII. Il est arrêté et déclaré que le présent acte sera reçu et enregistré dans toutes les cours de justice du Royaume; il est ordonné à tout juge, juge-de-paix et autre personne, de le considérer comme un acte public.

# LÉGISLATION

DES

# ROUTES DE L'ANGLETERRE.

*Acte pour amender les lois maintenant en vigueur, relatives aux routes à péages, dans la partie de la* GRANDE-BRETAGNE *appelée* ANGLETERRE.

Considérant que les lois actuelles sur les routes à péages dans la partie de la Grande-Bretagne nommée Angleterre, sont reconnues insuffisantes et susceptibles d'amendement, il est arrêté : qu'à dater du 1er janvier 1823, l'acte rendu la 13e année du règne de feu S. M. Georges III, intitulé : Acte pour expliquer, perfectionner et réunir dans un acte du Parlement, les lois générales maintenant en vigueur sur les routes à péages de l'Angleterre ;

Les actes antérieurs sont annulés.

13e année Georges III. Ch. 84.

L'acte de la 14e année du règne de feu S. M. Georges III, intitulé : Acte pour réformer et perfectionner les actes antérieurs sur les routes à péage, et pour fixer la largeur des jantes et la longueur des chariots soumis à la vérification du chargement.

14e année. Georges III. Ch. 14.

14e année. Georges III. Ch. 56. L'acte de la 14e année du règne de feu S. M. Georges III, accordant une prorogation de cinq ans de plus des actes rendus sur les routes à barrière;

14e année. Georges III. Ch. 57. L'acte de la 14e année du règne de feu S. M. Georges III, pour amender les présens actes et accorder des exemptions de droit au passage des barrières dans certains cas particuliers;

14e année. Georges III. Ch. 82. L'acte de la 14e année du règne de feu S. M. Georges III, pour amender un acte de la 13e année relatif au paiement de droits au passage des ponts à bascule, et à des exemptions de péage dans certains cas;

16e année. Georges III. Ch. 89. L'acte de la 16e année du règne de feu S. M. Georges III, pour accorder les clauses d'un acte de la 13e année relatif à la saillie des clous des roues et à la largeur des jantes;

16e année. Georges III. Ch. 44. L'acte de la 16e année du règne de feu S. M. Georges III, pour suspendre, pendant un tems déterminé, l'exécution des clauses d'un acte de la 13e année relative au double droit imposé sur les voitures, avec jantes de moins de six pouces de largeur, et à la résiliation des baux passés pour la location de la recette des péages;

17e année. Georges III. Ch. 16. L'acte de la 17e année du règne de feu S. M. Georges III, pour limiter l'exemption de péage accordée au passage des bestiaux allant à l'abreuvoir, au pâturage, ou en revenant à l'écurie;

L'acte de la 18e année du règne de feu S. M. Georges III, portant révocation de l'acte de la 15e année, qui imposait un double droit sur les voitures avec jantes de moins de six pouces, et résiliait les baux passés pour la location des péages; 18e année. Georges III. Ch. 28.

L'acte de la 18e année du règne de feu S. M. Georges III, autorisant les commissaires nommés d'après les statuts réglés en vertu des précédents actes, à s'assembler et à prendre des décisions dans le cas même où ils ne se seraient pas astreints aux formalités prescrites par leur réunion et leur séparation; ledit acte prononçant sur les discussions élevées pour le paiement des péages à percevoir sur les chevaux et chariots d'officiers ou de militaires en service; 18e année. Georges III. Ch. 68.

L'acte de la 21e année du règne de feu S. M. Georges III, qui déclare que certaines clauses de l'acte de la 13e année, sur quelques routes à barrières, seront mises en vigueur sur toutes les routes à barrières maintenant établies et sur celles qui seraient construites; 21e année. Georges III. Ch. 28.

L'acte de la 25e année du règne de feu S. M. Georges III, qui exempte des droits de barrière les malles-postes dans toute la Grande-Bretagne; 25e année. Georges III. Ch. 57.

L'acte de la 52e année du règne de feu S. M. Georges III, qui spécifie les exemptions de péage accordées par plusieurs actes, aux 52e année. Georges III. Ch. 145.

chariots et chevaux employés à la culture ; et qui règle les droits à percevoir sur des voitures et chevaux dans des cas particuliers ;

53e année. Georges III. Ch. 82.

L'acte de la 53e année du règne de feu S. M. Georges III, pour amender et perfectionner l'article précédent ;

55e année. Georges III. Ch. 119.

L'acte de la 55e année du règne de feu S. M. Georges III, qui autorise les commissaires à réduire les droits de péage sur les voitures, et à permettre dans certains cas une surcharge ;

57e année. Georges III. Ch. 3?.

Et l'acte de la 57e année du règne de feu S. M. Georges III, pour expliquer et perfectionner l'acte de la 53e année, relatif aux droits à percevoir sur les voitures et chevaux de labourage, et aux charges des voitures qui ne portent pas entièrement des engrais ;

Lesdits actes cités ci-dessus sont tous révoqués et annulés par le présent acte.

Les actes révoqués ne doivent pas être renouvelés.

II. Il est bien entendu qu'aucune des clauses du présent acte ne doit être considérée comme remettant en vigueur un des actes précédents ; lesdits actes étant tous révoqués, sont comme nuls et comme non-avenus.

Les contraventions aux actes antérieurs à la promulgation de celui-ci continueront à être poursuivies.

III. Il est bien entendu que nul article du présent acte ne peut autoriser la remise des amendes ou des peines encourues, ni empêcher la poursuite des procès intentés en exécution des actes précédents, avant leur révocation : les délits constatés avant la promulga-

tion du présent acte, seront poursuivis comme s'il n'eut pas été présenté.

IV. Considérant qu'il est important de soumettre toutes les routes à barrières du royaume à une législation uniforme, il est arrêté qu'à dater du 1er janvier 1825, tous les ordres, réglements, dispositions, etc., contenus dans cet acte, seront applicables à tous les actes rendus sur les routes à barrière du royaume, et seront mis à exécution sur toutes ces routes, à l'exception des cas spécifiés dans le présent acte, ou qui feront l'objet d'actes nouveaux.

Le présent acte est applicable à toutes les routes à péage du royaume.

V. Si après le 1er janvier 1826, la ligne de contact de la jante d'une roue de plus de six pouces de largeur, diffère de la ligne de niveau de plus d'un pouce; si la ligne de contact d'une jante de moins de six pouces, diffère de plus d'un quart de pouce, et si plusieurs clous d'une jante sont en saillie de plus d'un quart de pouce, les voitures de toute dénomination ainsi construites, qui chemineront sur les routes à péage, donneront lieu, dans l'un et l'autre de ces cas, à des amendes qui seront, pour le voiturier propriétaire, de 5 liv. ster., et pour chaque voiturier non-propriétaire, de 2 liv. ster.

Les clous des jantes des roues ne doivent pas être saillans.

VI. Il est défendu, à dater du 1er janvier 1826, de faire usage sur les routes à péage, des voitures ou chariots avec jantes de moins

Les jantes des roues doivent avoir au moins trois pouces de largeur.

de trois pouces de largeur : en cas de contravention, le voiturier propriétaire sera condamné à une amende de 3 liv. ster. au plus, et le voiturier non propriétaire, à une amende de 2 liv. ster. au plus.

Les chariots avec jantes de plus de trois pouces, et de moins de quatre pouces et demi paieront moitié en sus des chariots avec jantes de six pouces; avec jantes de plus de quatre pouces et demi et de moins de six pouces, un quart en sus.

VIII. Les commissaires nommés en vertu des actes précédents ou de celui-ci, sont chargés de faire percevoir sur les voitures de toute dénomination, avec jantes de trois à quatre pouces et demi, moitié en sus des taxes imposées sur les chevaux et sur les voitures dont les jantes ont six pouces; et d'augmenter d'un quart les péages sur les voitures avec jantes de plus de quatre pouces et demi, et de moins de six pouces. Lesdites voitures ne pourront passer qu'après avoir acquitté ces droits.

Les tarifs des péages établis sur les voitures avec jantes de moins de six pouces, sont maintenus.

VIII. Il est entendu que si des actes du Parlement maintenant en vigueur ont fixé sur les chariots avec jantes de moins de six pouces, des péages plus élevés que ceux déterminés plus haut, on continuera à percevoir sur les routes spécifiées dans ces actes le tarif ancien ou le plus élevé.

Reduction de péage en faveur des chariots avec jantes de quatre pouces et demi, lorsque les roues sont parfaitement cylindriques.

IX. Lorsque des chariots avec jantes de quatre pouces et demi, auront des roues parfaitement cylindriques, c'est-à-dire, verticales et parallèles, tournant dans des axes horizontaux et appuyant régulièrement sur un plan, et lorsque les clous des jantes n'auront pas de saillie; dans ce cas, les commissaires

assemblés sont autorisés à décider, s'ils le jugent convenable, que ces voitures et ces chevaux attelés ne devront payer aux barrières que les deux tiers des péages imposés sur les chariots de même poids, avec roues différentes.

X. Il est bien entendu que les dispositions précédentes, relatives à la largeur des jantes et au tarif des péages, ne s'appliquent pas aux carosses, diligences, landaux, berlines, calèches, gigs, etc., chariots ou charettes destinés à l'agriculture, et à toutes voitures employées au transport des voyageurs ou des marchandises légères.

Les dispositions relatives à la largeur des roues ne s'appliquent pas aux carosses, diligences, etc.

XI. Les commissaires, percepteurs, fermiers des péages, et toutes personnes désignées par les commissaires, sont autorisés à mesurer la largeur des jantes, et à examiner la construction des roues de voitures circulant sur les routes à péages. La vérification aura lieu avant le passage à la barrière.

Vérification de la largeur des jantes et de la construction des roues.

Si le conducteur d'une voiture empêche la vérification en la faisant marcher, ou s'il s'y refuse, et s'il ose passer avant l'examen, il payera pour chaque contravention une amende qui ne pourra dépasser 5 liv. ster. Il lui sera en même-tems interdit de passer avec voiture sur toute route à barrières, et dans le cas où un préposé, percepteur à une barrière, qui aura été requis de refuser le passage à un voiturier délinquant, ne s'y opposerait pas, il serait lui-

même condamné, pour chaque contravention semblable, à une amende de 5 liv. ster. au plus.

Maximum des chargemens, le poids du chariot compris.

XII. Le maximum du chargement des chariots, charettes, sera ainsi fixé, le poids des voitures étant compris.

| | EN ÉTÉ. | EN HIVER. |
|---|---|---|
| | tonnes. | tonnes. |
| Les chariots et voitures à quatre roues, avec jantes de 9 pouces de largeur, ne pourront peser, étant chargés, le poids de la voiture compris, au-delà de ..... ..... | 6 1/2 | 6 » |
| Les charettes ou voitures à deux roues, avec jantes de 9 pouces, ne pourront peser, étant chargées, le poids de la voiture compris, au-delà de... | 3 1/2 | 3 » |
| Chariots à quatre roues avec jantes de 6 pouces et moins de 9 pouces..... | 4 3/4 | 4 1/4 |
| Charettes à deux roues avec jantes de 6 1/2 à 9 pouces..... | 3 » | 2 3/4 |
| Chariots à quatre roues avec jantes de 4 1/2 à 6 pouces..... | 4 1/4 | 3 3/4 |
| Charettes à deux roues avec jantes de 4 1/2 à 6 pouces..... | 2 1/2 | 2 1/4 |
| Chariots à quatre roues avec jantes de moins de 4 1/2 pouces. | 3 3/4 | 3 1/4 |
| Charettes à deux roues avec jantes de moins de 4 1/2 pouces. | 1 3/4 | 1 1/2 |

Sur tout ce qui est relatif à l'exécution du présent acte, il est convenu que l'on compte l'été à dater du 1er mai inclus, et jusqu'au 31 octobre; et l'hiver du 1er novembre au 30 avril; ces deux derniers jours inclus.

Exemption en faveur des chariots à ressorts.

XIII. Les chariots à quatre roues montés sur des ressorts, destinés au transport des marchandises, pourront peser, le poids de la voiture compris, trois tonnes 3/4 en hiver, et quatre tonnes 1/4 en été.

Le maximum du poids des haquets de brasseur, attelés de trois chevaux est fixé à deux tonnes trois quarts.

XIV. Le maximum du poids d'un haquet de brasseur, avec jantes de moins de quatre pouces 1/2 de largeur, attelé de trois chevaux, dont on se sert à Londres et dans l'arrondissement est fixé, compris le poids de la voiture, à deux tonnes 3/4 : toute disposition contraire contenue dans cet acte ou les autres actes du Parlement étant abrogée.

Augmentation du péage en cas de surcharge.

XV. Les commissaires ou les personnes désignées par eux, ont le pouvoir et sont requis de percevoir, de lever en sus des droits de péages établis par les actes du Parlement maintenant en vigueur ou qui peuvent être rendus, les sommes suivantes comme taxe additionnelle, pour les surcharges constatées aux ponts à bascule.

| | sch. | pences (1) |
|---|---|---|
| Pour une surcharge de 100 à 200 livres, par chaque 100 livres. | » | 3 |

(1) Un *penny* vaut 0,10 centimes ou 2 sols. *Pence* est le pluriel de *penny*.

| | | |
|---|---|---|
| Par chaque 100 au-dessus des deux premiers 100, la surcharge n'excédant pas 500 livres..... | » | 6 |
| Par chaque 100 au-dessus des 500, la surcharge totale n'excédant pas 1000 livres..... | 2 | 6 |
| Et pour chaque 100 livres excédant 1000 livres..... ... | 5 | » |

Les sommes dues pour surcharge seront perçues aux ponts à bascule, par le receveur des droits de barrières, et employées à la réparation des routes sur lesquelles sont établis les ponts à bascule.

Exemption accordée aux voitures chargées d'engrais, récoltes, etc.

XVI. Sont exceptés des dispositions précédentes relatives au poids des voitures, les chariots, charettes conduisant des angrais, du foin, de la paille, des céréales, fourrages et récoltes quelconques, pourvu que le bled, la paille et le foin ne soient pas conduits à un marché.

Sont aussi exceptés les chariots chargés d'un arbre, d'un tronc d'arbre, d'un bloc de pierres, de cables.

Sont pareillement exceptés les berlines, carosses, etc., et les charettes légères pour aller au marché.

Mesures relatives aux fermiers des peages.

XVII. Comme les baux de plusieurs fermiers des péages et des amendes pour surcharges, ne doivent expirer qu'après le 1er janvier 1823, époque à laquelle le présent

acte sera mis en vigueur, il est arrêté que les fermiers, dont les baux ne finiront qu'après le 1er janvier 1823, auront la faculté de les résilier. Pour jouir de ce droit, ils sont tenus de prévenir par écrit avant le 1er septembre 1822, le percepteur des barrières ou le secrétaire des commissaires; sur cette déclaration, les baux relatifs à la perception des droits et des amendes cesseront à dater du 1er janvier 1823. Toutes les clauses ou obligations contraires, insérées dans les actes précédents, sont annulées.

Les anciens fermiers peuvent renouveler leurs baux.

XVIII. Il est bien entendu que si des fermiers des péages et des amendes pour surcharges, font connaître par écrit leurs intentions de continuer et de terminer leurs marchés, nonobstant les changemens apportés par le présent acte, les commissaires sont autorisés ou à consentir à cet arrangement, ou à résilier les anciens marchés en accordant des indemnités, et à louer lesdits péages et amendes pour surcharges à d'autres fermiers après avoir affiché un mois d'avance les conditions des baux. Ils ne sont pas tenus de les affermer à un prix supérieur ou égal au taux ancien, ni de convoquer une autre assemblée si les offres sont plus basses : toute loi et usage contraire aux présentes dispositions étant révoqués.

Les commissaires ne

XIX. Il est prescrit aux commissaires de

peuvent traiter avec les voituriers pour réduction des amendes en surcharge.

routes à péages, aux fermiers, percepteurs et autres employés, de ne point traiter ni faire aucun arrangement pour la réduction et le paiement des amendes encourues pour surcharge. Toute loi qui autoriserait ces arrangemens est abrogée; et toute convention faite pour traiter du paiement des amendes, est déclaré nulle et sans effet. La personne prise en contravention avec laquelle cet arrangement aurait eu lieu, aussi bien que les percepteurs, fermiers et autres employés, paieront pour chaque réduction de taxe, une amende de 50 liv. ster., à la personne qui dénoncera et prouvera le fait.

Peines encourues en déchargeant des marchandises pour éviter les amendes de surcharge.

XX. Les voituriers qui décharger ont des marchandises avant d'arriver à une barrière ou à un pont à bascule, pour éviter les amendes de surcharge;

Ceux qui dans le même but, après le passage de la barrière ou du pont à bascule, placeront sur leur voiture de nouvelles marchandises portées par des chevaux leur appartenant, ou loués par eux;

Ceux qui ne voudront pas attendre le tems nécessaire pour peser les voitures qui précèdent;

Ceux qui empêcheront, en s'arrêtant, de peser les voitures qui suivent ou refuseront de passer sur un pont à bascule;

Chacun de ces contrevenans sera jugé par

le juge-de-paix de l'arrondissement où le délit a été commis, et condamné, sur le témoignage d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi, à une amende de 5 liv. ster., s'il est propriétaire de la voiture; auquel cas les marchandises peuvent être enlevées pour remboursement de cette somme; et s'il est seulement voiturier, à une amende de 2 liv. ster. En cas de non paiement, il sera mis en prison pendant deux mois au plus.

Etablissement de ponts à bascule.

XXI. Les commissaires assemblés sont autorisés à établir des ponts à bascule avec maisons de préposés, pour peser les voitures chargées, et à les placer aux distances qu'ils jugeront convenables des barrières soumises à leur juridiction. Ils feront afficher sur le logement des préposés, l'obligation de passer sur le pont, imposée à tout voiturier qui en approchera de cent yards (1) avec un chariot chargé.

Devoirs des préposés aux ponts à bascule.

XXII. Il est ordonné aux préposés des ponts à bascule, aux personnes attachées par les commissaires à ce service, aux fermiers des péages et des ponts à bascule, de peser toutes les voitures, chariots ou charettes chargés, assujétis à cette formalité, passant aux barrières avec un poids qui paraîtra supérieur

(1) Un *yard* vaut 3 pieds anglais, et le pied anglais équivaut à 0, 305 mm.

à celui autorisé : les préposés et percepteurs qui laisseront passer des voitures surchargées sans les peser et sans recevoir les droits additionnels, seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 5 liv. ster.

Le propriétaire ou conducteur d'une voiture chargée, qui refusera de passer au pont à bascule, ou qui opposera quelque résistance aux employés, sera condamné, lorsqu'il aura été reconnu coupable de cette contravention, à une amende de 5 liv. ster. au plus.

Vérification du poids des voitures et des opérations du préposé.

XXIII. Pour vérifier si le préposé ou le percepteur n'a pas manqué à ses devoirs, il est arrêté qu'un commissaire ou un voyer de la route est autorisé, lorsqu'il soupçonnera une fraude, à faire revenir et repasser sur le pont, les voitures qui n'en seraient pas à plus de trois cents yards, et à faire peser de nouveau en sa présence. Le commissaire ou voyer remettra ou offrira au voiturier un schelling comme dédommagement, s'il n'est pas en contravention; mais si le poids est plus fort, le voiturier rendra le schelling et paiera l'amende : le préposé en contravention sera aussi condamné.

Les voyers établiront des places convenables pour tourner les voitures.

XXIV. Pour faciliter l'exécution de la mesure précédente, il est arrêté que les voyers de chaque route sont autorisés à établir de chaque côtés des ponts à bascule, à moins de trois cents yards de distance, une place con-

venable pour tourner facilement une voiture.

Si un conducteur de voiture étant requis par un commissaire ou un voyer, de la retourner et de la faire repasser au pont à bascule, refuse d'exécuter cet ordre, ce commissaire ou voyer est autorisé à la faire tourner et ramener au pont par les personnes qu'il indiquera, et il fera condamner le voiturier, pour refus d'obéir, à une amende de 5 liv. ster. au plus.

Rencontre de deux routes appartenant à deux arrondissements.

XXV. Lorsque deux ou plusieurs routes appartenant à plusieurs arrondissements se coupent, les commissaires de ces arrondissements sont autorisés à se réunir, à fixer le point le plus convenable pour l'établissement d'un pont à bascule servant aux différentes routes, et à convenir entr'eux de la répartition de la dépense première et d'entretien, et des produits des amendes à recevoir.

Exemptions de droits accordées aux voitures, chevaux chargés d'engrais.

XXVI. Les exemptions de tous droits accordées par les précédents actes aux voitures et chevaux chargés de fumier, de terre, chaux et d'engrais quelconques, de foin, de paille, etc., pour la nourriture des bestiaux, de matériaux pour la réparation des routes à barrières, sont maintenues et étendues aux chariots vides ayant transporté lesdites matières ou allant en chercher, et aux chevaux qui les traînent, lorsque lesdits chariots portent les outils nécessaires.

Ces exemptions s'étendront même aux voitures qui devront traverser plusieurs arrondissements.

Les droits de péages seront perçus sur les chariots vides, et restitués au retour, étant chargés.

XXVII. Pour prévenir les fraudes des conducteurs de voitures vides, ou chargées seulement d'outils, qui déclareront aller chercher des engrais, des fourrages ou des matériaux pour les routes, les percepteurs des barrières sont tenus d'exiger les droits fixés, et de leur remettre à chacun un billet où sera écrit : Exemption de péages, pour engrais, fourrage, etc. (selon la déclaration), le nom de la barrière, le jour du passage, le montant perçu. Au retour, le voiturier rendra le billet au percepteur qui constatera l'identité et remettra la somme avancée.

Tout percepteur de barrière qui refusera de donner le billet, ou de restituer la somme au retour, ou tardera à le faire, sera jugé par le juge-de-paix, sur le témoignage sous serment, d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi, et condamné à payer au voiturier, comme dédommagement, une amende de 5 liv. ster. au plus.

Les paniers, etc., vides ne sont pas considérés comme un chargement.

XXVIII. Le propriétaire ou le conducteur d'une voiture chargée d'engrais, matériaux, etc., exempts des droits de barrière, ne sera pas tenu de les payer lorsque la voiture chargée ou vide portera des paniers vides, des sacs, bèches, pelles, et autres choses néces-

saires pour charger ou transporter les engrais, matériaux, etc., si le chargement de ladite voiture n'est composé que d'engrais, matériaux, qui ne sont pas soumis aux péages.

Toute disposition contraire est abrogée.

Les chevaux de poste qui ont passé et payé à une barrière sont exempts au retour.

XXIX. Les chevaux loués d'après les ordonnances sur les postes, conduisant une voiture qui aura payé les péages à une barrière, seront exempts de droits au retour, soit qu'ils reviennent avec la même voiture vide ou sans voiture, s'ils repassent toutefois le même jour ou le lendemain avant neuf heures du matin, à la barrière où le droit a été perçu.

Les chevaux non-attelés ayant payé à une barrière sont affranchis des droits en repassant avec une voiture vide.

XXX. Lorsque des chevaux non-attelés, ayant passé et payé à une barrière, repasseront avec une voiture le même jour ou huit heures après, on ne prélevera de péage que sur la voiture; en sorte que les droits perçus seront les mêmes que si les chevaux avaient d'abord conduit une voiture, et revenaient non-attelés.

Péages à percevoir sur les voitures, etc., attachées à d'autres par des cordes.

XXXI. Comme il arrive que des voitures et des chevaux sont attachés derrière des voitures par des cordes, et passent ainsi aux barrières, il est nécessaire de fixer dans chaque cas le péage à percevoir.

Il est arrêté que si la voiture attachée derrière une autre est montée sur quatre roues, elle paiera comme si elle eût été attelée de deux chevaux : si elle est à deux roues, elle

paiera comme si elle était conduite par un cheval. Les chevaux attachés derrière seront taxés comme s'ils étaient seuls. Il est toutefois entendu que les voitures seront vides ou ne porteront que les harnais des chevaux, et les objets nécessaires pour les garantir de la pluie : dans le cas contraire, les droits seront doubles.

Exemption de péage au passage des barrières.

XXXII. Sont affranchis au passage des barrières de tous péages et droits établis par le présent acte, ou de tous autres droits du Parlement ;

Les chevaux et les voitures qui conduisent ou accompagnent Sa Majesté et la Famille royale, et qui reviennent attelés ou non-attelés ;

Les chevaux et voitures quelconques employés à transporter des matériaux nécessaires à la réparation des routes à péages et chemins, ou à la construction des ponts sur ces routes, soit qu'ils soient chargés ou reviennent vides dans la même journée ;

Les voitures et chevaux des voyers en fonctions dans leurs arrondissemens, ou les arrondissemens voisins ;

Les voitures et chevaux employés à transporter des engrais (la chaux exceptée), des charrues, herses et autres instrumens aratoires, ou au transport du fourrage pour le compte du propriétaire de la terre et des bes-

tiaux, des pommes-de-terre ou tout autre produit de l'agriculture, lorsque ces récoltes n'ont pas été achetées ou vendues;

Les chevaux et bestiaux allant à la charrue, au pâturage, à l'abreuvoir, au maréchal et à leur retour, lorsqu'ils ne font pas plus de deux mille sur la route à barrière pour laquelle l'exception est accordée;

Les chevaux et voitures des personnes allant le dimanche ou les jours fériés dans leur culte, aux lieux consacrés pour le service-divin, et au retour;

Les voitures et chevaux allant à un enterrement dans la paroisse et au retour;

Les chevaux et voitures des ecclésiastiques remplissant leur ministère dans leur paroisse;

Les chevaux et voitures employés à transporter des prisonniers, des pauvres munis chacun d'un passeport légal, et au retour;

Les chevaux et voitures faisant le service des malles-postes et des courriers, ou les accompagnant, et à leur retour;

Les chevaux et voitures conduisant des officiers, des soldats blessés, des armes, etc., et au retour;

Les chevaux, chariots, voitures, etc,, employés au transport des approvisionnements des arsenaux, des munitions, des objets appartenant aux commissariats militaires et aux

divers autres services de l'armée, et à leur retour;

Les chevaux et voitures appartenant au service de l'infanterie et de la cavalerie volontaires, les chevaux des officiers ou cavaliers volontaires, lorsqu'ils sont en uniforme, en corps ou en mission;

Les chevaux et voitures des électeurs allant nommer un membre au Parlement, et au retour;

Tous les chevaux et voitures qui, passant aux barrières, ne doivent pas aller à plus de cent yards plus loin.

Les exemptions accordées les dimanches au passage des barrières ne comprennent pas celles établies à plus de cinq milles de la cité de Londres.

XXXIII. Par l'article précédent, il est accordé une exemption de droits aux personnes qui vont à l'église, à la chapelle de leur paroisse ou qui en reviennent, et aux personnes qui se rendent au temple de leur culte le dimanche et les autres jours que la loi consacre au service; mais il est arrêté que cette exemption ne s'étendra pas, pour les habitans de Londres, à une distance de plus de cinq milles de la Bourse royale de Londres et de la Cour de Westminster.

Clause particulière relative à des chariots chargés d'engrais dans certaines localités.

XXXIV. L'exemption de péages accordée aux chevaux et voitures employés à transporter des engrais, ne comprendra pas les localités pour lesquelles il a été spécifié, par actes particuliers, que ces chevaux et voitures seront soumis au paiement des péages à employer

à la réparation des chemins dont il est fait mention dans ces actes.

XXXV. Les propriétaires ou conducteurs de chariots, charettes, voitures, employés au transport de munitions, d'approvisionnements ou de tout autre objet dépendant du service militaire de Sa Majesté, ne seront pas condamnés à payer des péages et amendes en cas de surcharges, ni tenus de passer aux ponts à bascule pendant la durée de ce service. Lesdits propriétaires et conducteurs de voitures, sont autorisés à atteler tel nombre de chevaux, mulets, etc., qu'ils voudront, nonobstant les dispositions contraires dans les anciens et le présent actes.

Les chariots portant des munitions militaires ne paieront pas de droits en cas de surcharge.

XXXVI. Toute personne qui tâchera, par fraude ou par collusion, de profiter d'une exemption de péage, de surcharge ou de toute exemption, paiera par chaque contravention, une amende de 5 liv. ster. au plus. Ceux qui demanderont une exemption, seront tenus de fournir les preuves qu'ils y ont droit.

Peines encourues en profitant injustement d'une exemption.

XXXVII. A dater du 1.er janvier 1823, les commissaires des routes à péage sont tenus, dans leur arrondissement respectif, de faire placer à chaque barrière et de faire conserver en tous tems, le tableau du tarif des droits à percevoir sur chaque objet. Le tarif sera lisiblement écrit, en caractères noirs, sur une planche peinte à l'huile, avec fond blanc :

Les commissaires feront afficher à chaque barrière les tarifs des péages.

on écrira en tête et en grosses lettres, le nom de la barrière; au-dessous, le tarif des différents droits fixés pour chaque voiture et les noms des barrières où l'on peut passer avec une exemption de tout ou partie des droits, acquise par le paiement à la première barrière.

Les commissaires sont pareillement tenus de fournir des billets portant le nom de la barrière, le montant des droits perçus, et les noms des barrières où l'on accorde des exemptions de tout ou partie des droits, après avoir passé à celle-ci.

Les personnes qui passeront à cette barrière recevront les billets gratis, et jouiront du bénéfice indiqué en les présentant aux autres barrières.

Deux bœufs comptent comme un cheval.

XXXVIII. Lorsque pour transporter on emploiera des bœufs et autres bestiaux, on comptera deux bœufs pour un cheval, dans toutes les applications des impôts spécifiés dans le présent acte.

Recouvrement des droits par contrainte.

XXXIX. Lorsque des personnes retarderont ou refuseront de payer les droits de barrière établis pour la réparation des routes, les percepteurs et préposés chargés du recouvrement des péages, sont tenus de saisir ou de faire saisir par tel nombre de personnes qu'ils jugeront nécessaire, les chevaux, bestiaux, voitures et toutes les choses sur les-

quelles les droits sont établis, ainsi que les selles, brides, harnais (les brides et rennes d'un cheval de selle ou non-attelé ou détachés exceptées), et les marchandises et effets des personnes qui retardent ou refusent de payer.

Si, quatre jours après la saisie, les péages et les frais raisonnables de contrainte ne sont pas acquittés, les percepteurs sont autorisés à vendre les chevaux, voitures ou effets saisis, ou une partie suffisante, à prélever sur le montant les péages et les frais. Ils rendront ensuite le restant du prix de la vente et les objets non vendus au propriétaire, lorsqu'il les réclamera.

Jugement en cas de contestations.

XL. S'il s'élève des contestations sur les frais de contrainte, sur la vente des objets saisis pour refus d'acquittement des droits, le percepteur est autorisé à conserver provisoirement le montant de la vente ou les objets saisis, jusqu'à ce que les contestations soient jugées par un juge-de-paix de l'arrondissement où la barrière est établie. Le juge-de-paix auquel on s'adressera entendra les parties et les témoins, leur fera prêter serment, jugera les différends et déterminera le montant des droits et des frais comme il lui paraîtra juste.

Si la personne condamnée refuse de payer, le juge-de-paix ordonnera, par écrit signé de lui, et revêtu de son cachet, la vente des marchandises et objets saisis, le paiement des

droits et des frais. Le surplus sera remis au propriétaire, lorsqu'il le réclamera.

Amende pour fraude des péages.

XLI. Les propriétaires et conducteurs de voitures, chevaux, etc., qui tourneront les barrières pour éviter le payement des péages;

Les propriétaires ou fermiers des terrains voisins des barrières, qui permettront ou toléreront le passage à côté de la barrière, pour frauder les droits;

Les personnes qui auront donné, reçu, chargé, ou contrefait des billets de franchise pour s'exempter du paiement de tout ou partie des péages;

Celles qui essayeront de passer par force ou par fraude afin de ne pas payer;

Les propriétaires ou conducteurs de chevaux, de voitures, qui ôteront des chevaux, bœufs, etc., avant de passer, ou qui en ajouteront après avoir passé pour payer moins de droits;

Tous ceux qui, par des moyens quelconques, auront réussi par fraude à éviter le paiement d'une partie ou de la totalité des droits;

Dans ces différens cas, chaque contrevenant payera une amende qui sera au plus de 5 liv. ster.

Les commissaires sont autorisés à faire des abonnemens

XLII. Les commissaires des routes à péage sont autorisés à traiter avec un ou plusieurs habitans des villes, villages, hameaux que la

route traverse ou auxquels elle conduit, du paiement des péages pour le prix et le tems qu'ils jugeront convenable, pourvu que la durée du marché ne soit pas de plus de trois ans.

pour le paiement des péages.

Le prix de l'abonnement doit être payé annuellement et d'avance. Le défaut de paiement d'avance entraîne la nullité du contrat.

Les fonds ainsi payés seront employés, comme la recette des péages, à la réparation des routes.

Il est bien entendu qu'aucun arrangement ne peut se faire pour les droits de surcharge, et que ces droits seront les mêmes et exigés de la même manière que si on n'avait pas fait d'abonnement.

XLIII. Les commissaires des grandes routes sont autorisés à supprimer ou à réduire les péages aux barrières, autant de tems qu'il le jugeront convenable. Les décisions seront prises en assemblée générale des commissaires, convoquée un mois d'avance par des avis affichés sur les maisons des percepteurs, et insérés dans les journaux.

Les commissaires peuvent réduire le tarif des péages.

Les commissaires sont de même autorisés à rétablir, en assemblée générale convoquée de la même manière, une partie ou la totalité des droits supprimés, et à les porter de nouveau au taux fixé par acte du Parlement.

Il est bien entendu toutefois que les sup-

pressions ou réductions ne pourront se faire dans le cas où les péages étant hypothéqués des 5/6, les créanciers ou fermiers refuseraient d'adhérer aux réductions.

Les réductions ou augmentations de péages seront progressives.

XLIV. Les commissaires devront établir les réductions ou augmentations d'après une loi progressive, c'est-à-dire, en se conformant strictement aux principes adoptés dans le présent acte ; d'après cela, si la réduction ou l'augmentation sur les voitures à jantes de moins de six pouces, et celles sur les jantes de plus de six pouces, doit être réglée de manière que le rapport des péages établis reste le même avant et après les réductions ou augmentations. Toute décision prise d'après d'autres bases est déclarée nulle et non-avenue.

Formalités à remplir pour l'établissement de nouvelles barrières.

XLV. Aucune barrière nouvelle ne peut être établie que par une décision des commissaires réunis en assemblée générale. Les commissaires ayant arrêté le projet d'établissement d'une nouvelle barrière, sont tenus d'en prévenir le public, d'en indiquer l'emplacement et de convoquer, par des affiches apposées sur toutes les barrières à dix lieues de distance, et par des avis insérés dans les journaux quatorze jours à l'avance, le jour où ils s'assembleront pour en passer le bail. L'ordre de mettre une barrière doit être donné et signé au moins par cinq des commissaires.

XLVI. Si les commissaires des routes à péage s'écartant des pouvoirs qui leur sont concédés, établissaient des barrières sans se conformer aux dispositions des actes du Parlement, les juges-de-paix de l'arrondissement où la barrière est établie, sur la première réclamation qu'ils recevront, examineront à la première séance trimestrielle, si les commissaires ont agi dans les limites de leurs pouvoirs, et dans le cas où ils jugeroient que l'établissement de la barrière n'est par légale, ils sont autorisés à donner l'ordre au scheriff de l'arrondissement d'enlever la barrière.

Si les commissaires établissent des barrières contrairement aux actes du Parlement, les juges de paix sont autorisés à les faire enlever.

XLVII. Les créanciers chargés de la recette des péages, pour le remboursement de leurs avances hypothéquées, et les fermiers des terres et bâtimens appartenant aux barrières, et dont le produit est affecté à la réparation des routes, sont tenus de fournir aux commissaires ou aux personnes désignées par eux, vingt-un jours après en avoir été prévenus, les comptes de recette des péages ou des fermages, et ceux des dépenses pour la réparation des routes.

Les créanciers chargés de la recette des péages devront rendre des comptes.

Dans le cas où ces créanciers ou fermiers négligeroient ou refuseroient de fournir ces comptes dans le délai fixé, ils seroient condamnés à payer aux commissaires, pour chaque refus, négligence ou omission, une amende de 50

liv. ster., qui seront employées au service des routes.

Si un créancier fermier d'une barrière continue à recevoir les péages après être remboursé de sa créance et des intérêts, il sera tenu de payer une amende égale à deux fois l'excédant reçu et à trois fois le montant des frais du procès.

XLVIII. Lorsque les créanciers hypothécaires toucheront des péages pour le remboursement de leurs avances, et qu'ils continueront à recevoir les droits après avoir reçu le montant de leurs créances avec intérêts et frais, les commissaires sont autorisés à leur faire payer, comme amende, le double de l'excédant perçu, et trois fois le montant des frais du procès. Le recouvrement de ces sommes sera fait à la diligence du secrétaire des commissaires devant la cour de justice de Sa Majesté, conformément aux lois établies sur le paiement des dettes. Les sommes payées seront employées à la réparation de la route à péage sur laquelle la barrière ou les barrières sont établies.

La demande du fermage des péages peut être faite par un seul exécuteur.

XLIX. Lorsqu'il existera plusieurs créanciers hypothécaires sur les recettes des péages et amendes, etc., l'un des créanciers pourra demander la recette pour se rembourser de ses avances, sans être obligé de s'associer aux autres créanciers hypothécaires. S'il obtient le fermage, les sommes reçues ne devront pas être exclusivement appliquées au remboursement de sa créance; mais elles seront partagées entre les différens créanciers, proportionnellement ou en raison du montant de ce qui est dû à chacun.

L. En cas de décès d'un percepteur de péages, deux commissaires ou plus sont autorisés à nommer provisoirement, jusqu'à l'époque de l'assemblée des commissaires, un nouveau percepteur qui aura les mêmes attributions, les mêmes droits, et sera soumis à la même responsabilité que l'ancien.

Remplacement d'un percepteur en cas de décès.

Lorsqu'un percepteur destitué par les commissaires, ainsi qu'ils sont autorisés à le faire, refusera d'évacuer les maisons, bâtimens accessoires, dont il jouit en vertu de son emploi, ou n'en sera pas sorti deux jours après que l'ordre de sa destitution aura été signifié à lui ou à sa famille. Ou lorsqu'après la mort d'un percepteur, sa famille n'est pas sortie des maisons, bâtimens, quatre jours après la nomination du successeur, le juge-de-paix de l'arrondissement où est située la barrière est autorisé, dans l'un ou l'autre cas, à donner un ordre par écrit, signé de lui et portant son cachet, à un constable ou autre agent de justice, d'entrer de jour dans les maison et bâtimens, d'en faire sortir les personnes et les effets, et de mettre en possession le nouveau percepteur.

LI. Le percepteur ou fermier des péages, et leurs agens ou commis, ne sont pas considérés comme domicilié dans une paroissse, parce qu'ils habitent la maison ou bâtiment de perception, et aucune de ces personnes

L'habitation dans une maison de péage ne donne pas droit au domicile.

ne pourra être taxée pour payer l'impôt des pauvres, ou toute autre imposition publique ou paroissiale.

Amende encouruepar les percepteurs en cas de contravention.

LII. Si un percepteur ou toute personne chargée de la recette des péages, permet le passage à des voitures avec jantes trop étroites ou avec roues d'une construction défendue, ou aux voitures attelées d'un trop grand nombre de chevaux, ou sans plaque indiquant le nom et la demeure des voitures, et si dans la semaine une poursuite n'est pas commencée par lui contre les délinquants; ou s'il n'exige pas le paiement des péages, ou s'il manque à ses devoirs; dans l'un ou l'autre de ces cas, le juge-de-paix qui l'aura reconnu coupable pourra le condamner pour chaque contravention, à une amende de 5 liv. ster, au plus.

Les percepteurs doivent afficher leur nom en dehors de la barrière.

LIII. Le percepteur de chaque barrière est tenu de placer et de maintenir constamment sur le devant de la maison, une planche peinte en blanc, sur laquelle seront écrits ses nom et prénoms en lettres noires d'au moins deux pouces de hauteur, et d'une largeur proportionnée. Il fera de même placer devant sa maison le tableau fourni par les commissaires, où seront inscrits le nom de la barrière, le tarif des péages, les noms des barrières où l'on sera exempt de payer après avoir acquitté les droits de celle-ci.

Si le percepteur ne conserve pas en tout tems ces tableaux devant sa maison ; s'il perçoit un droit plus fort ou moindre que celui du tarif ; s'il exige un droit d'une personne exempte de paiement ; s'il refuse de lire ou de laisser lire le tarif, ou de dire ses noms et prénoms aux personnes qui ont payé les droits ; s'il donne un autre nom que le sien ; s'il refuse de remettre à la personne qui aura payé un billet indiquant le montant payé, le nom de la barrière et ceux des barrières où l'on peut ensuite passer sans payer ; s'il empêche ou retarde le passage des personnes qui ont payé, s'il se permet des paroles offensantes envers le commissaire ou des voyageurs ; pour chacune de ces contraventions, il sera condamné à une amende de 5 liv. ster. au plus.

Si un percepteur en contravention s'éloigne, le fermier est tenu de payer l'amende.

LIV. Lorsqu'un percepteur ou toute personne employée par un fermier est présumé coupable d'une contravention et s'éloigne, le juge-de-paix examinera le cas : si le délit est constaté, il est autorisé à poursuivre le fermier des péages, à lui faire subir les peines et payer les amendes encourues, dont le montant sera employé ainsi qu'il a été arrêté.

Pouvoir donné aux commissaires d'affermer les péages.

LV. Les commissaires assemblés sont autorisés à louer la recette des barrières, nonobstant les précédents actes du Parlement qui décident le contraire ;

Lorsqu'une recette devra être affermée, les commissaires feront connaître au moins un mois à l'avance, par un avis affiché sur toutes les barrières, et inséré dans les journaux de la contrée, le nom des barrières à louer; les conditions du bail et le produit net de l'année précédente, déduction faite des appointements et frais de percepteurs. L'adjudication sera donnée au plus offrant, sous caution valable pour le paiement mois par mois de la recette.

Pour prévenir toute préférence ou fraude, les commissaires sont tenus de faire apporter une horloge à sable mesurant une minute : à chaque enchère l'horloge sera tournée : elle devra être retournée trois fois sur une enchère, pour que l'adjudication soit donnée. Le dernier enchérisseur déclaré fermier, fournira caution pour assurer le paiement de la recette, et entrera en jouissance après s'être accordé avec les commissaires sur les conditions à remplir.

Si le dernier enchérisseur néglige ou refuse de signer le bail, les commissaires le mettront de nouveau en adjudication.

S'il ne se présente pas d'enchérisseur et si le bail n'est pas donné à l'adjudication publique, les commissaires sont autorisés à recevoir des soumissions ou des offres particulières, et de louer et d'affermer tout ou partie des péages, pour une somme égale ou supé-

rieure à la location ou à la recette de l'année précédente.

Les commissaires sont pareillement autorisés à nommer un percepteur pour toucher les droits, ou à remettre l'adjudication à un autre jour; mais dans ce dernier cas, il faudra avertir un mois d'avance et remplir de même les autres formalités. Les commissaires pourront baisser le taux du bail et le fixer à celui qu'ils jugeront convenable.

Si le fermier ou percepteur exige ou perçoit un droit plus élevé que celui établi par le présent acte, ou par un acte particulier, il sera condamné, par chaque contravention, à une amende dont le maximum est fixé à 5 liv. ster., et dans ce cas les commissaires sont autorisés à résilier le bail.

Il est entendu que les commissaires, les secrétaires-trésoriers, ou toute personne autorisée par eux, ne pourront faire des enchères, et que les baux des péages ne pourront être donnés pour plus de trois ans.

LVI. Aussitôt après la location des péages, les commissaires sont autorisés à exiger du fermier le paiement de trois mois du bail, avant de le mettre en possession de la recette de la barrière. Du paiement des péages affermés.

Les commissaires sont tenus d'insérer dans les clauses du bail, affiché d'avance, la condition spéciale que le paiement du fermage

sera fait d'avance et de mois en mois, et qu'il sera fourni pour garantie deux cautions solvables qui signeront le contrat avec le fermier, et qui s'engageront, ainsi que lui, à payer exactement, et aux échéances, et à remplir toutes les clauses du bail.

Dans le cas où les conditions du bail ne seraient pas exécutées, que le terme mensuel ne serait pas acquitté trois jours après l'échéance, les commissaires qui ont passé le contrat sont autorisés à le résilier, à prendre possession des maisons, bâtiments, et de la recette des barrières; à affermer de nouveau les péages, à désigner un percepteur pour en faire la recette, et à faire sortir des bâtimens les anciens fermiers, pour y installer la personne ou les personnes désignées par eux.

Les contrats de location signés par les parties sur papier ordinaire sont valables.

LVII. Il est entendu que tous les contrats et arrangements conclus pour la location des péages des routes, qui seront signés d'une part par les commissaires autorisés ou par le secrétaire, le caissier; et d'autre part par le fermier des péages et ses cautions, seront bons et valables à tous égards, dans le cas même où lesdits contrats ou arrangemens ne seraient pas écrits sur papier timbré et confirmés par les cachets des parties; toute disposition contraire contenue dans d'autres actes du parlement étant annulée.

LVIII. Le fermier des péages d'une barrière est autorisé à se faire remplacer par un employé et à lui donner commission, par écrit, de faire la recette des droits. Le fermier et son remplaçant ont les mêmes pouvoirs et attributions, pour le recouvrement des péages et la poursuite des délits, que les percepteurs nommés en vertu d'un acte du Parlement.

Les fermiers des péages peuvent choisir des percepteurs.

Le fermier ou son remplaçant seront passibles, en cas de contravention, des mêmes amendes, poursuites et peines que le percepteur nommé par les commissaires.

LIX. En cas de contestations, disputes, procès, relativement à la recette des péages aux barrières, les percepteurs et tous les employés nommés par les commissaires pour la recette ou la surveillance, ne pourront être appelés comme témoins.

Les percepteurs ne peuvent donner témoignage.

LX. Les commissaires des routes à péage sont revêtus de tous les droits et pouvoirs pour veiller à la conservation des maisons de percepteurs et autres bâtiments, des ponts à bascule, des reverbères, tableaux de tarif, poteaux de distance ou d'indication, palissades, haies, et de toutes constructions établies en vertu d'un acte du Parlement pour une route à barrières et de tous les accessoires, ensemble des matériaux des routes employés ou approvisionnés, les outils, instruments et autres objets quelconques dépendant des routes.

La conservation des maisons de péage, etc., est confiée aux commissaires.

Ils sont autorisés à faire de ces derniers objets tels emplois qu'ils jugeront convenable, à pourvoir à leur conservation, à commencer ou faire commencer une action ou poursuite par information ou par accusation, contre les personnes coupables d'avoir pris, emporté, cassé, arraché, détruit ou endommagé d'une manière quelconque, les maisons de percepteurs, les ponts à bascule, tableaux de tarif, poteaux de distance ou d'indication, etc., etc., ou tous objets, outils, matériaux dépendant des routes ;

Et contre les personnes qui troubleront les employés nommés par les commissaires dans la jouissance de leurs droits ou dans l'exercice de leurs fonctions.

Dans les poursuites qui seront intentées, on déclarera que tout ce qui a été détaillé ci-dessus est la propriété du secrétaire actuel des commissaires.

Les juges-de-paix sont de droit commissaires.

LXI. Tout juge-de-paix de Sa Majesté, attaché à un arrondissement où passe une route à péage, sera de droit commissaire et compté en sus du nombre des commssaires fixé par les statuts, pour faire réparer les routes et les maintenir en bon état. Les juges-de-paix auront les mêmes droits et pouvoirs que s'ils avaient été nommés conformément aux actes du Parlement relatifs à la réparation des routes.

Conditions d'éligibilité

LXII. Les commissaires chargés de la ré-

paration des routes à péages ne peuvent être choisis que parmi les personnes possédant, soit par eux, soit du côté de leur femme, des biens dont le revenu ou le prix du bail est de 100 liv. ster., déduction faite de toute charge. d'un commissaire.

Avant d'entrer en fonctions, la personne nommée commissaire sera tenue de prêter le serment ou d'affirmer comme suit, devant deux ou plus des commissaires déjà nommés. Conformément aux actes du Parlement : Je ..... jure (un Quaker dira : J'affirme solennellement) que je suis véritablement et *bonâ fide*, pour mon droit ou celui de ma femme, dans la possession et la jouissance de terres patrimoniales, de *tennements*, héritage, etc., dont le revenu, la rente ou le bail annuel est de 100 liv. ster., net et sans aucune réduction.

Ou je..... jure que je suis héritier actuel de ..... lequel est, à ma connaissance, propriétaire de terres patrimoniales de tennements, dont la rente annuelle est de 100 liv. ster., net de toutes charges.

Ou je..... jure que je suis propriétaire de biens de 10,000 liv. ster., sans hypothèques : ainsi le bon Dieu me bénisse.

LXIII. Un Quaker est dispensé de dire ces derniers mots.

LXIV. Il est entendu qu'aucun habitant ne pourra exercer la place de commissaire pour Motifs d'exclusion à la

place de commissaire.

la réparation des routes dans les cas suivants, si son intérêt personnel se trouve engagé dans les affaires qu'il devrait régler ;

S'il tient une auberge ou une maison ouverte au public ;

S'il vend en détail du vin, de la bierre, de l'eau-de-vie ou des liqueurs fortes ;

S'il est locataire ou co-associé de la recette des péages ;

S'il ne remplit pas les conditions déjà exigées ;

S'il n'a pas prêté et signé le serment demandé ;

Si, étant Quaker, il n'a pas fait et signé la déclaration voulue.

La personne qui, se trouvant dans l'une ou l'autre de ces circonstances, se permettra d'exercer les fonctions de commissaire des routes, sera condamné à payer à la personne qui poursuivra et fera connaître la contravention, une amende de 50 liv. ster. et tous les frais de la procédure.

La plainte sera portée à une des cours de justice de Westminster, et l'affaire jugée comme en matière de dette, ou comme dans le cas d'accusation ou d'information. Aucun pourvoi pour manque de forme ne sera admis contre le jugement, malgré l'usage contraire. On n'autorisera qu'un interlocutoire ou une instruction préliminaire.

La personne accusée sera tenue de pron-

ver qu'elle est apte à remplir les fonctions de commissaire ; qu'elle ne se trouve dans aucun cas d'incapacité ; que les faits avancés sont faux : si elle ne se justifie pas, elle sera condamnée à payer l'amende, sans que l'accusateur soit tenu de fournir d'autres preuves ou témoignages.

Il est bien entendu que tout ce qui aura été fait relativement à l'exécution d'un acte du Parlement pour la réparation des routes, par une personne reconnue inhabile à être commissaire, ne sera pas considéré comme nul. Si cette personne a exercé les fonctions de commissaire avant que la contravention ait été constatée, ses actes seront aussi valables que si elle avait eu toutes les qualités requises pour remplir cet emploi.

Il est également bien entendu que ceux qui prêteront des fonds et hypothéqueront leurs créances sur les produits des péages, et qui toucheront les revenus de leurs avances, ne seront pas jugés inhabiles à remplir les fonctions de commissaire des routes.

Les juges-de-paix, nommés commissaires par cet acte, peuvent continuer à agir comme juges-de-paix pour l'exécution de cet acte, excepté le cas où leurs intérêts personnels seraient engagés, comme hypothécaires, acheteurs d'hypothèques ou d'obligations, et créanciers des péages à percevoir aux barrières.

Il est défendu aux commissaires de prendre des emplois ou des intérêts dans la gestion des barrières.

LXV. Après la promulgation de cet acte, il est défendu aux commissaires des routes, d'exercer un emploi lucratif, ou d'être personnellement intéressés, soit directement ou indirectement, dans aucun contrat ou marché passé relativement aux maisons, barrières et travaux de routes pour lesquels ils sont commissaires.

Il leur est également défendu de louer les chariots, voitures quelconques, chevaux, bœufs, etc., employés pour la réparation des routes de son arrondissement;

De recevoir pour eux ou pour aucune autre personne, une somme d'argent provenant des droits perçus sur les routes.

Si une personne nommée commissaire des routes à péage et avant qu'elle ait donné sa démission en assemblée générale des commissaires, accepte une place lucrative sur une route, est intéressée dans les marchés, vend les outils, loue les voitures ou chevaux employés aux travaux, reçoit des fonds provenant des impositions : dans l'un et l'autre de ces cas, le commissaire convaincu de contravention, paiera, pour chacune, une amende de 100 liv. ster. à la personne qui établira la poursuite.

Le commissaire jugé coupable sera pour toujours déclaré incapable d'exercer les fonctions de commissaire sur toute route. Ses actes,

ordonnances et contrats comme commissaire seront nuls et sans effets; et tout contrat, marché, dans lequel il était intéressé, pourra être annulé; les autres commissaires n'étant pas tenus de le confirmer et de le faire exécuter.

Il est bien entendu que les actions, ordonnances du commissaire avant son jugement, seront valables.

Il est également bien entendu qu'aucune des restrictions ou décisions précédentes ne peut être appliquée à un commissaire qui recevra des fonds provenant des impositions pour achat, indemnité, recette, récompense, dédommagements convenus ou accordés audit commissaire pour l'achat ou la location de terreins ou bâtiments nécessaires au changement de direction, élargissement des routes à barrière dont il est commissaire, ou pour le paiement de terreins, maisons, etc., qui lui appartiennent personnellement, et que chaque commissaire a le droit de vendre comme propriétaire pour le service des routes à barrières des matériaux, des bois abattus qui sont sur sa propriété.

Nomination des commissaires en cas de vacance.

LXVI. En cas de décès d'un commissaire (les juges-de-paix nommés commissaires exceptés), ou de démission, ou d'incapacité par condamnation, faillite, ou par une cause spécifiée, les autres commissaires assemblés

sont autorisés à nommer en remplacement un commissaire remplissant les conditions voulues.

Les commissaires sont tenus de faire connaître quatorze jours d'avance, par des avis affichés à toutes les barrières et insérés dans les journaux, le jour, le lieu et le but de la réunion de l'assemblée générale. Le commissaire élu aura les mêmes pouvoirs et prérogatives, et la même responsabilité que ceux nommés antérieurement par acte du Parlement.

Assemblée des commissaires.

LXVII. Les commissaires sont autorisés à se réunir aussi souvent qu'ils le voudront et dans les lieux qu'ils fixeront dans le voisinage des routes. Ils peuvent rompre leurs assemblées et fixer à la majorité, l'heure et le lieu de la réunion prochaine.

A chacune de ces assemblées, les commissaires sont tenus de payer toutes leurs dépenses. On ne mettra aux frais de l'administration des barrières, qu'une somme de 10 schellings par jour, pour la location d'une salle de réunion.

Les ordres et les décisions pour l'exécution de l'acte du Parlement, doivent être donnés et pris dans le lieu des réunions de l'assemblée et non ailleurs (excepté dans des cas particuliers).

Les décisions, pour être valables, doivent

avoir été prises par la majorité des commissaires présens, en assemblée légalement convoquée et constituée.

Tous les droits et pouvoirs accordés aux commissaires par l'acte du Parlement, sont donnés à la majorité des commissaires assemblés suivant les formalités prescrites par l'acte.

Le nombre des commissaires réunis doit être au moins de trois, excepté dans les cas particuliers indiqués par un acte local ou par le présent acte.

Les entreprises, actions quelconques, ordonnées par les trois commissaires ou exécutées en leur présence seront aussi légales que si elles eussent été faites par tous les commissaires réunis.

A chaque assemblée, les commissaires feront choix d'un président, sa voix, en cas de partage, sera décisive.

Aucun ordre ou décision des commissaires, délibéré en assemblée, ne pourra être révoqué ou modifié, à moins que le projet de changer n'ait été annoncé d'avance, et que la nouvelle délibération ait été prise en se conformant au réglement établi pour la décision d'une question nouvelle, et que l'avis ait été consigné sur les registres et affiché sur toutes les barrières, au moins 21 jours avant la réunion.

La révocation ne pourra pas avoir lieu si

elle n'est votée par sept commissaires au moins, dans l'assemblée tenue spécialement pour cet objet.

Réunions extraordinaires des commissaires.

LXVIII. Dans le cas où deux commissaires jugeraient nécessaire de convoquer une assemblée avant le jour fixé dans la dernière séance, ils sont autorisés, soit par leurs secrétaires ayant un ordre signé par eux, à en donner l'avis et à fixer le jour, l'endroit et l'objet de cette réunion.

L'assemblée ne peut se tenir qu'après avoir été annoncée 14 jours à l'avance et par un avis public, ainsi qu'il a été prescrit.

Les délibérations prises par les commissaires dans les réunions extraordinaires auront leur plein effet, comme si elles avaient été arrêtées dans une assemblée ordinaire.

Il est bien entendu que dans ces réunions extraordinaires, les commissaires ne peuvent pas s'occuper d'autres objets que ceux spécifiés dans l'avis public.

Des assemblées générales annuelles.

LXIX. Il est de plus arrêté que tous les commissaires des routes doivent se trouver à l'assemblée générale qui sera tenue à un jour, fixé au moins par trois commissaires, dans un des mois d'avril et de septembre ou d'octobre. L'avis de cette réunion sera donné au moins vingt-et-un jours à l'avance, affiché et publié dans un ou plusieurs journaux répandus dans

la contrée. Cette réunion sera nommée assemblée générale et annuelle des commissaires.

A cette assemblée, les commissaires nommeront un président, examineront les comptes et feront un rapport sur l'état des routes de leur juridiction.

Ajournement d'une assemblée trop peu nombreuse.

LXX. Lorsqu'une assemblée de commissaires ne pourra pas avoir lieu le jour fixé par l'avis, ou dans la dernière réunion, soit que leur nombre se trouve au-dessous de celui exigé par l'acte du Parlement, soit par défaut de forme dans la convocation, ou pour toute autre cause de nullité spécifiée par acte du Parlement, la majorité des commissaires assemblés ou le secrétaire, en cas d'absence de tous les commissaires, est autorisée à faire afficher l'avis de la convocation nouvelle sur toutes les barrières et dans les lieux apparents des villes, et à le faire insérer sur les journaux de la contrée, au moins dix jours avant la réunion.

Les commissaires sont invités à se réunir au lieu où il s'est tenu la dernière assemblée ou la première assemblée des commissaires.

Les commissaires assemblés d'après cette convocation ont les mêmes pouvoirs et sont autorisés, par le présent acte, à exercer les mêmes droits que s'ils n'avaient pas négligé de s'assembler précédemment.

Les fonc-

LXXI. A l'avenir il est défendu aux com-

tions de caissier et de secrétaire ne peuvent être cumulées.

missaires de continuer dans l'emploi de caissier, ou de nommer à cette place celui qui remplit les fonctions de secrétaire ou qui lui est associé. De même l'associé d'un caissier, ne peut être secrétaire des commisraires.

La personne qui, exerçant un de ces emplois, sera en même-tems associée à l'autre, paiera pour cette contravention, une ameude de 50 liv. ster. à celui qui fera la poursuite.

La plainte sera portée à une cour de justice et jugée comme en matière de dette ou d'accusation ; l'amende et les frais recouvrés par ordre des juges, et le jugement ne pourra être annulé pour défaut de forme. L'interlocutoire seule est admise.

Les ordonnances et décisions de l'assemblée doivent être consignées sur un registre.

LXXII. Les ordres et décisions des commissaires assemblés ainsi que les noms des commissaires présens, seront inscrits dans un registre tenu pour cet objet par le secrétaire, et signés par le président de chaque réunion.

Ce livre restera à la disposition des commissaires qui pourront l'examiner en tout tems, sans que le secrétaire puisse exiger d'honoraires.

Les délibérations et décisions une fois enregistrées et signées auront la même authenticité que les décisions signées par tous les commissaires.

Le livre des délibérations et celui où sont

consignés les services des commissaires, ainsi que le registre où sont inscrites les hypothèques, les obligations, seront admis comme témoignages authentiques dans toutes les cours de justice et d'appel, et dans toutes procédures quelconques.

LXXIII. Il est enjoint aux commissaires de fournir des registres aux secrétaires, et de leur ordonner de consigner exactement les recettes et dépenses détaillées, de mentionner les divers objets pour lesquels les dépenses ont été faites. Ces livres seront, à toute heure, mis à la disposition des commissaires et des créanciers qui pourront, sans payer d'honoraires, les examiner et en tirer tels extraits qu'ils voudront.

Les livres de comptes doivent être tenus et soumis à l'inspection des commissaires et des créanciers.

A toutes les réunions de commissaires, le secrétaire est tenu de les produire et de donner les explications demandées.

Si le secrétaire refuse de présenter les registres aux commissaires, hypothécaires, créanciers, ou d'en laisser copier des extraits, ou s'il néglige ou refuse de produire ces registres à l'assemblée générale des commissaires, il sera condamné à payer, pour chaque contravention, 5 liv. sterl. au plus. Cette amende sera levée et appliquée comme il a été spécifié pour les autres amendes.

LXXIV. Toute poursuite peut être faite ou soutenue, au nom de l'assemblée générale des

Toute poursuite peut être

faite ou soutenue par un commissaire ou un secrétaire.

commissaires, par un commissaire ou un secrétaire, et dans le cas où le procès serait commencé en exécution du présent acte, par ou contre un commissaire ou secrétaire, la mort du commissaire ou du secrétaire, ou leur renvoi, n'arrêterait pas le cours de la justice, à moins que l'assemblée générale des commissaires n'en ait jugé autrement.

Il est entendu que lorsqu'un commissaire ou secrétaire sera chargé de poursuivre un procès au nom de l'assemblée, soit comme demandeur ou défendeur, il sera remboursé de ses avances et dépenses sur le produit des péages.

Les cabaretiers ne peuvent occuper une place rétributive.

LXXV. Les cabaretiers et tous marchands en détail de vin, de bierre, eau-de-vie, liqueurs fortes ou de comestibles, ne peuvent être nommés par les commissaires à un emploi rétribué pour la réparation des routes.

Le caissier doit fournir caution.

LXXVI. Les commissaires des routes à péage sont invités, et par le présent acte, tenus d'exiger du caissier chargé des recettes de péages, avant qu'il entre en exercice, une caution suffisante pour la garantie des fonds confiés.

Ils peuvent de même demander une caution à toutes les personnes employées par eux et nommées en vertu du présent acte ou de tout autre acte du Parlement.

Des comp-

LXXVII. Tout caissier, secrétaire ou autres

personnes employées par les commissaires, est tenu de rendre compte de sa gestion aux commissaires ou à leurs délégués ; de fournir des états détaillés de recette et de dépense, écrits et signés par eux, et d'y joindre les mémoires constatant l'emploi des fonds payés ou avancés par eux, en vertu du présent acte du Parlement.

tes à rendre par les employés.

Les sommes restant en caisse seront remises aux commissaires ou à la personne autorisée par écrit signé d'eux.

Tout employé nommé par les commissaires, qui refusera, tardera ou négligera de produire les comptes et mémoires à l'appui, quatorze jours après qu'ils auront été demandés par les commissaires ou trois d'entre eux ; tout agent qui ne rendra pas aux commissaires ou à leur fondé de pouvoirs, les livres, papiers, écrits, instruments ou tout autre objet confié à ses soins, ou dont il était responsable, sera poursuivi par un juge-de-paix de l'arrondissement, sur la demande des commissaires. Le juge-de-paix fera une enquête sur la contravention, et entendra, sous serment, l'accusé et les témoins dignes de foi, et n'aura droit à aucun honoraire pour ses vacations.

Le juge-de-paix rendra le jugement par écrit signé de lui et revêtu de son cachet, et ordonnera que la somme qui lui paraîtra dûe soit levée par contrainte et par la vente des

marchandises et des effets. Les sommes et les frais étant prélevés, le surplus de la vente sera remis à l'accusé.

Si l'accusé ne possède pas de quoi payer les frais, ou si le jug-de-paix a constaté que l'employé a refusé, ou négligé volontairement de produire les comptes et de rendre les livres, papiers, etc., et autres objets confiés à ses soins, il le fera renfermer à la maison de correction ou à la prison de l'arrondissement, où il restera jusqu'à ce qu'il ait produit des comptes exacts, rendu les papiers, écrits, etc., payé les fonds dus, ou jusqu'à ce qu'il ait pris des arrangements avec les commissaires qui ont à ce sujet, par le présent acte, plein pouvoir de traiter.

L'employé qui sera mis en prison, parce que la vente de ses propriétés et effets ne pourrait rembourser ce qu'il doit, ne pourra être détenu plus long-temps que six mois.

Examen des comptes des secrétaires, caissiers, voyers, etc.

LXXVIII. Les commissaires de chaque route à barrière sont tenus, à chaque assemblée générale annuelle, d'examiner, entendre les comptes des caissiers, secrétaires, voyers; d'obliger ces employés de produire les comptes de dépense et les pièces à l'appui; de vérifier les comptes de recette, des dettes simples et de celles hypothécaires contractées pour chaque route.

Les comptes ainsi vérifiés seront arrêtés

par eux et signés par le président de l'assemblée.

Si un caissier, secrétaire ou voyer refuse ou néglige de fournir ses comptes, et les mémoires, papiers, écrits demandés, il sera condamné aux peines et amendes spécifiées plus haut.

Lorsque les comptes auront été arrêtés par l'assemblée et signés par le président, le secrétaire de l'assemblée dressera le tableau général des dettes, revenus et dépenses de la route, dans la forme indiquée par le tableau inséré ci après.

Ce tableau de la comptabilité de la route sera reçu à l'assemblée, approuvé par la majorité et signé par le président.

Le secrétaire sera tenu de fournir dans un délai de trente jours, une copie au secrétaire de paix de l'arrondissement où se trouve la plus grande partie de la route.

Si le secrétaire refuse ou néglige de faire ledit tableau, ou de le transmettre dans le temps indiqué, il sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 50 liv. ster. qui sera recouvrée de la manière ci-après indiquée.

LXXIX. Le secrétaire de paix de chaque arrondissement auquel lesdits tableaux seront transmis, les fera remettre aux juges-de-paix dans la première assemblée trimestrielle, qui

Le secrétaire-de-paix doit enregistrer les comptes.

les feront enregistrer dans le recueil des actes publics. Les tableaux seront ensuite ouverts à l'inspection du public, et chacun pourra en prendre connaissance moyennant 5 schel. donnés au secrétaire, et en demander des copies, à raison de six pences pour chaque soixante et douze mots.

Les comptes doivent être imprimés et envoyés aux commissaires.

LXXX. Immédiatement après que les comptes auront été arrêtés et les tableaux approuvés et signés, les commissaires chargeront le secrétaire de faire imprimer les tableaux, et d'en envoyer une copie à chacun des commissaires des routes à péage.

Pouvoir donné aux commissaires de faire des emprunts.

LXXXI. Les commissaires sont autorisés à emprunter à intérêt telles sommes qu'ils jugeront convenable, en donnant aux prêteurs, pour hypothèque, les recettes des péages, les maisons et bâtimens de perception. Les frais d'hypothèques seront payés sur les produits des péages.

La transcription des hypothèques sera rédigée d'après la formule suivante :

En vertu d'un acte du Parlement passé dans le..... année du règne de Sa Majesté, intitulé (*indiquer le titre de l'acte*)..... Nous soussignés (*noms, prénoms des commissaires*), commissaires chargés de l'exécution de l'acte arrêté dans le..... année du règne de Sa Majesté....., intitulé (*indiquer*

*l'acte qui autorise l'emprunt*).....
déclarons que la somme de .....
livres sterling, a été avancée et payée par A B, de ....., au caissier des commissaires. En conséquence nous donnons et assignons pour hypothèque audit A B, ses exécuteurs testamentaires, héritiers, administrateurs, etc., telle (1) proportion des péages à percevoir sur ladite route à barrière, ensemble les maisons de percepteurs et autres bâtiments quelconques, pour que ledit A B puisse avoir et recevoir ladite proportion des revenus des péages, maisons à barrière, etc., pendant le reste de la durée de l'acte qui autorise la perception des péages, à moins que ladite somme empruntée de ..... liv. sterl. avec intérêt à ..... pour cent par an, ne soit plus tôt remboursée; auquel cas l'hypothèque serait levée.

Donné avec nos sceaux, le jour .....
suivent les signatures.

La transcription des hypothèques sera faite sur un registre qui sera tenu par le secrétaire des commissaires. Il sera alloué au secrétaire, pour frais, 5 schellings par transcription, à prélever sur les recettes des barrières.

---

(1) La proportion dépend du rapport de la somme empruntée à celles déjà dues : les créanciers ayant un égal droit et part dans la division des recettes et dans la garantie des hypothèques.

Le registre des transcriptions sera ouvert au public, qui pourra à toute heure convenable le consulter sans rétribution pour le secrétaire.

Les créanciers hypothécaires sont autorisés à transférer à d'autres leurs créances, titres et droits aux recettes. Le transfert se fera par la déclaration suivante, qui sera adossée au transfert et signée par les créanciers et des témoins.

Je A B (*ou C D, fondé de pouvoirs ou exécuteur testamentaire*), déclare assigner et transférer cet hypothèque avec tous mes droits à la somme avancée par moi, et tous les intérêts dus ou qui seront dus, à E F, ses fondés de pouvoirs, ou exécuteurs testamentaires.

A ..... ce ..... jour de ..... 18..

Témoins G. H. Signé, A B ou C D.

Ledit transfert sera notifié et produit au secrétaire ou au caissier des commissaires, dans un délai de deux mois au plus. Le secrétaire ou caissier inscrira le transfert dans le registre des hypothèques et recevra 5 schellings. Cet enregistrement donnera au nouveau propriétaire de créance tous les droits de l'ancien. Le nouveau créancier peut, de même et de la même manière, transférer ses droits, et ainsi de suite.

Le droit d'hypothèque sur les barrières est

inviolable, et ne peut être sous aucun prétexte annulé ou attaqué.

Lorsque les péages d'une route et les maisons de barrière seront grévés de plusieurs hypothèques, chaque créancier jouira d'une portion d'hypothèque correspondante ou proportionnelle à la somme totale dûe, et touchera les revenus dans l'ordre et le rapport convenus avec les commissaires, en traitant de l'emprunt.

LXXXII. Lorsqu'une personne se sera engagée par écrit à prêter des fonds pour la réparation des routes à barrière, elle sera tenue de les payer sur la signification qui lui en sera faite.

Si vingt jours après la signification, la somme n'est pas remise à la personne indiquée dans le billet, ou au caissier des commissaires, ledit caissier ou toute autre personne désignée par les commissaires, peut intenter un procès pour le recouvrement devant une cour de justice, comme action pour dette.

LXXXIII. Les commissaires sont investis, par le présent acte, de pleins pouvoirs pour modifier, changer le tracé des routes, pour les rectifier, raccourcir soit à travers les terreins communaux et incultes, et dans ce cas, sans payer aucune indemnité; soit à travers les terres, domaines des propriétaires et des

Pouvoirs accordés pour réparer les routes.

fermiers, en les indemnisant en raison des pertes et dommages.

En conséquence, les commissaires, les voyers et tous employés et ouvriers sous leurs ordres, ont le droit de traverser les biens de communes, ceux des propriétaires, clos ou non clos, selon la direction des projets; de planter des pieux et de marquer les tracés comme il sera ordonné par les commissaires, sans que les uns et les autres puissent être attaqués, poursuivis et même inquiétés pour avoir franchi les barrières et opéré le tracé.

Achat des terres pour l'amélioration des routes.

LXXXIV. Les commissaires sont autorisés à traiter pour l'achat des terreins, maisons, etc., nécessaires à l'exécution d'un projet de rectification de routes, avec les propriétaires, fermiers et toutes personnes intéressées. Le présent acte donne pouvoir aux corps politiques, aux communautés, colléges, aux tuteurs, exécuteurs testamentaires, à tous les curateurs et conservateurs de biens appartenant à les idiots, des lunatiques, des femmes qui ne peuvent vendre les propriétés confiées à leur garde, etc., etc.; d'aliéner la partie des héritages, bâtimens, domaines, nécessaires à l'exécution des ouvrages, et de régler de gré à gré avec les commissaires, les indemnités à payer, soit pour la cession de la propriété, soit pour dommage causé par les travaux.

Les contrats, ventes, ainsi passés et les arrangemens pris, seront bons, valables, irrévocables et ne donneront lieu à aucun recours ou poursuite en raison de tutelle, substitution, incapacité quelconque, etc. Tous les corps politiques, les corporations, les colléges, les maris, exécuteurs testamentaires, tuteurs et curateurs, conservateurs ou fondés de pouvoirs, sont déchargés de toute poursuite pour avoir traité avec les commissaires.

Si les personnes intéressées refusent de traiter, l'indemnité est fixée par un jury.

LXXXV. Si les administrateurs, tuteurs, curateurs, conservateurs quelconques de biens inaliénables, ou toute personne intéressée, etc., qui auront été prévenus légalement à domicile, refusent, après un délai de trente jours, de traiter, ou en cas d'absence de ces personnes, les commissaires sont autorisés à faire constater les dommages, intérêts et valeur des indemnités, par un jury de douze personnes résidant dans l'arrondissement où sont situés les terreins, et désintéressées dans les affaires à juger.

Les commissaires convoqueront le jury et appelleront en témoignage tel nombre d'experts qu'ils jugeront convenable, et recevront sous serment leurs déclarations.

Les commissaires sont encore investis du droit de faire prêter serment, et d'ordonner des enquêtes pour instruire l'affaire, éclairer et décider l'opinion du jury.

Lorsque le jury aura déterminé le montant des dommages ou des indemnités, les commissaires ordonneront que le montant en soit immédiatement payé aux propriétaires ou personnes intéressées.

Le jugement du jury sera définitif pour toutes les parties et sans appel, et déchargera de toute responsabilité et recours les administrateurs, tuteurs, curateurs, etc.

Les commissaires, pour former le jury, donneront des instructions et ordres au scheriff de l'arrondissement où sont situés les terreins à déposséder, afin qu'il nomme et fasse assembler vingt-quatre personnes recommandables et désintéressées, devant les commissaires, le jour et au lieu fixés par eux.

Par le présent acte, il est enjoint aux schériffs et adjoints, de nommer, citer et faire assembler sur la demande des commissaires, vingt-quatre des principaux habitans, et il est ordonné à ceux-ci de se constituer en jury de douze membres.

Dans le cas où le nombre des habitans présents ne serait pas assez considérable, les schériffs completteraient le nombre de douze, en désignant des personnes présentes ou peu éloignées.

Ceux dont les intérêts devront être réglés par le jugement du jury, pourront faire valoir leurs motifs de récuser quelques mem-

bres du jury ; mais ils n'ont pas le droit de récuser la liste générale dressée par le schériff.

Les commissaires chargés de l'exécution de l'acte sont autorisés à imposer des amendes aux schériffs, adjoints, greffiers, à leurs agents en défaut, aux personnes nommées jurés, qui sans excuse suffisante, ne se présenteront pas, ou qui refuseraient d'être jurés, ou qui négligeraient de remplir les devoirs imposés par cet acte ; et à toute personne appelée en témoignage devant le jury, qui refuserait ou négligerait de se présenter, ou qui s'étant présentée, refuserait de donner témoignage.

L'amende sera de 10 liv. sterl. pour chaque schériff, adjoint, greffier ou agent de schériff, et de 5 liv. au plus pour toute autre personne en contravention.

Du paiement des indemnités.

LXXXVI. Le montant des indemnités réglées par décision du jury, sera prélevé à la diligence des commissaires sur les recettes des péages, ou sur ces sommes empruntées et hypothéquées sur les recettes, et payé aux parties ou personnes désignées par le jury, ou déposé à la Banque d'Angleterre.

Trente jours après que le payement aura été ainsi effectué, ou qu'il en aura été donné avis à domicile aux créanciers ou leurs agens, propriétaires, administrateurs ou locataires, les commissaires entreront en possession des terres, bâtiments, pour en user conformément

aux clauses du présent acte, et les comprendre dans les autres terreins appartenants à la route, et feront réparer les nouvelles parties de route comme les anciennes.

Après l'achèvement d'une nouvelle partie de route, les commissaires jugeront si l'ancienne doit être abandonnée et fermée, ou si elle doit être considérée comme chemin vicinal, utile à l'exploitation des marais, bruyères, ou aux communications entre des villes et villages, chapelles, et s'il faut le laisser ouvert.

Si les commissaires reconnaissent que l'ancienne route est inutile et doit être abandonnée, et qu'on peut disposer du sol, ils sont autorisés à le vendre au plus haut prix, et à dépenser les fonds aux réparations des routes.

Les actes de cession des terreins passés à la diligence des commissaires et enregistrés au bureau du secrétaire de paix de l'arrondissement, seront bons et valables et recevront leur plein effet.

Les commissaires sont également autorisés à donner en compensation aux propriétaires dépossédés, les terreins à vendre d'après les évaluations des experts, et les conventions passées entre les commissaires et les intéressés.

Du paiement des jurés, des témoins et des frais.

LXXVII. Lorsque le jury, convoqué en vertu du présent acte, accordera aux propriétaires dépossédés une indemnité plus forte que celle offerte par les commissaires, les frais

du jury, des témoins et toutes autres dépenses de l'enquête, seront portés en compte par le caissier des commissaires, et payés sur les fonds de la recette des péages ou sur tous autres mis à la disposition des commissaires par le présent acte.

Ces frais seront arrêtés par un juge-de-paix de l'arrondissement, désintéressé dans la contestation : ce juge est autorisé, par le présent acte, à régler ces comptes, et à délivrer une ordonnance de pareille somme sur le caissier des commissaires.

Mais dans le cas où le jury convoqué n'accorderait au réclamant qu'une indemnité égale ou inférieure à celle proposée par les commissaires avant l'appel au jury, alors les frais des témoins et toutes les autres dépenses seraient mis à la charge du réclamant et payés par lui.

Lesdits frais et dépenses étant de même arrêtés et réglés par un juge-de-paix de l'arrondissement, désintéressé dans la contestation, seront déduits sur le montant de l'indemnité fixée par le jury, comme un à-compte délivré à cette personne ; et le paiement du reste de la somme sera considéré comme le payement intégral de tout ce qui est dû au réclamant.

Si les frais et dépenses mis à la charge du réclamant surpassent le montant de l'indemnité qui lui est allouée, et ne sont pas acqui-

tés après avoir été demandés, le remboursement de ce qui restera dû sera poursuivi par les commissaires, comme en matière de contravention et d'amende.

Bien entendu qu'en cas d'absence des propriétaires, titulaires, si les commissaires étaient tenus d'avoir recours au jury, les frais en seraient supportés par l'administration des commissaires et payés sur les recettes des péages.

Lorsqu'une rectification de route à péage sera faite, la route ancienne sera fermée et le sol vendu.

LXXXVIII. Lorsque la direction d'une route à péage aura été changée et que la nouvelle route sera exécutée et achevée, la nouvelle route sera mise sous l'empire des ordonnances portées dans les actes du parlement, ou considérée comme une grande route à péage, et en conséquence réparée et maintenue en bon état, conformément aux statuts.

L'ancienne route sera fermée et le sol en sera vendu par les commissaires aux propriétaires riverains. Mais s'il est reconnu nécessaire ou convenable de laisser un passage pour les besoins ou l'intérêt des habitans du voisinage, les commissaires feront la réserve de ce passage, et le terrein sera vendu avec cette servitude.

Le prix de la vente du sol sera employé au payement des terreins acquis pour l'exécution de la nouvelle route.

Lorsqu'une partie de l'ancienne route aura été échangée avec des terres de la nouvelle, ou vendue par contrat, l'acquéreur et ses hé-

ritiers en jouiront en toute propriété, à la réserve des mines, minéraux, fossiles, qui continueront à appartenir à ceux qui auraient joui de cette propriété, si la grande route n'eût pas été changée.

LXXXIX. Lorsque les commissaires des routes auront à vendre le sol d'une ancienne route, ou des terreins dépendants d'une route et qui ne sont plus nécessaires, ils sont tenus de les offrir d'abord aux premiers propriétaires de ces terreins ou aux propriétaires les plus voisins.

Lorsque le sol d'une ancienne route est à vendre, on doit d'abord en proposer l'achat aux anciens propriétaires ou aux riverains.

Si ces personnes refusent d'acquérir par toute autre cause que celle du prix demandé, elles devront donner leur refus, sous serment, devant un maître de la haute-cour de chancellerie, ou devant un juge-de-paix de l'arrondissement où se trouve le terrein.

Ce serment, dont on prendra acte, sera, devant toutes les Cours, la preuve suffisante que l'offre d'acheter a été faite et refusée.

Mais si ces personnes désiraient acheter le terrein, à un prix plus bas que celui fixé par les commissaires, le prix en serait déterminé par un jury, ainsi qu'il a été stipulé dans cet acte, à l'égard des terreins à acquérir, et les frais de justice à la charge du nouvel acquéreur ou des commissaires, selon que l'évaluation du jury serait plus basse, ou plus forte que celle des commissaires. Les fonds provenant de la vente seront destinés par les commissaires à

la réparation des routes à péage, sans que les acquéreurs puissent être responsables du mauvais emploi des fonds versés par eux.

Les actes de cession seront faits de la manière déjà indiquée par la vente d'une portion de route.

Emploi des indemnités dues à des corporations, mineurs, etc., quand la somme passe 200 liv. sterl.

XC. Lorsque le montant d'une créance ou d'une indemnité à payer par les commissaires des routes, à des communautés, corporations, mineurs, etc., ou à tous administrateurs inhabiles à traiter de la vente d'une propriété, s'élevera à la somme de 200 liv. sterl., ou plus, cette somme sera déposée à la Banque d'Angleterre, à la connaissance, au nom et au compte du receveur-général de la haute-Cour de chancellerie, et sera employée, ainsi que les revenus, d'après les décisions de ladite Cour, à l'achat de terreins, paiement de dettes, etc; le tout conformément aux usages, intentions et conditions réglées pour le capital et les revenus de la créance, ou des terreins acquis et payés par les commissaires de la route.

Dans le cas où l'emploi de ces fonds ne pourrait être prochainement et légalement fait par la Cour, le receveur général de la Cour devra acheter pour ladite somme, des trois pour cent, consolidés ou réduits; et il en remettra les intérêts, par ordre de la Cour, aux personnes qui auraient touché les rentes et re-

venus des créances et terreins achetés, s'ils n'eussent pas été vendus.

XCI. Si le montant de l'indemnité à payer à des corporations, mineurs, administrateurs ou autres personnes inhabiles à vendre, ne s'élevant pas à une somme de 200 liv. sterl., est plus forte que 20 liv. sterl, dans ce cas, les personnes chargées légalement de toucher les revenus des terreins ou créances vendus, sont autorisées à faire remettre, sur la déclaration signée par eux, lesdits fonds au receveur général de la haute Cour de chancellerie, pour être placés dans la Banque. Ils pourront de même faire percevoir ces fonds par deux personnes désignées par eux, avec le consentement de trois commissaires de la route, afin que l'argent et les intérêts soient employés conformément aux lois et régles établies, pour l'application des revenus des terreins ou des créances vendus.

Emploi des indemnités dues à des corporations, mineurs, etc., quand la somme est au-dessous de 200 liv. sterl.

Dans l'un ou l'autre cas, on sera dispensé d'obtenir, et même de demander, le consentement de la Cour de chancellerie.

XCII. Quand le montant des indemnités ne s'élevera pas à 20 liv. sterl., cette somme sera remise aux personnes ayant droit de toucher les revenus de la propriété ou de la créance aliénée ou aux tuteurs, administrateurs de tous biens confiés à leurs soins.

Emploi de l'indemnité, quand la somme est moindre que 20 liv. sterl.

Les fonds pour indemnité sont déposés à la Banque d'Angleterre, si l'indemnité est refusée, si les titres de propriété sont litigieux, ou en cas d'absence des propriétaires.

XCIII. Lorsque que les personnes auxquelles il est alloué des indemnités, les refusent; lorsque les titres de propriété ne paraissent pas, à trois commissaires délégués, suffisamment justifiés; ou dans le cas où les propriétaires des terreins ou créances seraient absens ou inconnus, trois commissaires, ou plus, sont autorisés à décider que le montant des indemnités soit déposé à la banque d'Angleterre, à la connaissance et au nom du receveur général de la Cour de chancellerie, pour être placé sous sa direction au compte des parties intéressées.

La cour de la Chancellerie, sur la réclamation des parties, est autorisée par le présent acte à disposer des revenus et du capital, conformément aux droits de chacun, qu'elle fera établir.

Le caissier de la banque d'Angleterre qui recevra lesdites sommes, est tenu par le présent acte, de donner un reçu aux personnes chargées d'en faire le dépôt d'après les clauses précédentes.

Paiement des fonds déposés à la Banque.

XCIV. Il est entendu que, lorsque les droits d'une personne à la propriété des fonds déposés à la Banque d'Angleterre seront clairement établis, et qu'il ne s'élevera aucune réclamation et opposition de tiers au payement de tout ou partie de la somme, la totalité des fonds déposés à la Banque, à la connaissance et au nom du receveur-général de la Chancellerie, ensemble les intérêts, seront remis à

cette personne, après qu'elle aura suffisamment justifié de ses titres de propriété.

XCV. Il est bien entendu que, lorsque les fonds pour indemnités dues à des administrateurs, tuteurs, ou personnes inhabiles à recevoir, auront été déposés à la Banque d'Angleterre, ou employés à l'achat d'autres terreins ou à d'autres usages obligatoires, la Cour de la chancellerie est autorisée à mettre les frais de transport, transcription, dépôt, achat ou échange, à la charge des commissaires des routes, et à régler le montant de ces différents frais.

Frais payés par les commissaires par décision de la cour de Chancellerie.

XCVI. Il est défendu aux commissaires dans les projets de rectification des routes, de s'écarter à plus de cent yards de la route ancienne, lorsqu'il faudra traverser des terreins clos, des cours, jardins, allées, pépinières, sans le consentement par écrit des propriétaires, locataires, etc.

Les commissaires ne peuvent pas, en portant les rectifications à plus de 100 yards, prendre les terreins clos sans le consentement des propriétaires.

Il est bien entendu toutefois que cette défense ne peut nullement s'appliquer aux changements de route déjà ordonnés par acte du parlement. Lesdits changements et actes du Parlement recevront leur plein et entier effet, et les commissaires continueront à exercer tous les pouvoirs donnés par ces actes.

XCVII. Les voyers nommés par les commissaires des routes, ou telles personnes désignées par eux, sont autorisés à fouiller,

Autorisation de prendre des matériaux sans indemnité,

dans les rivieres, ruisseaux, terres incultes, en nivelant les fouilles.

prendre, emporter les matériaux nécessaires à la réparation des routes, dans le lit des rivières et ruisseaux publics, à une distance au moins de cinquante yards de tous ponts, écluses, parcs, etc., dans tous les terreins incultes et publics sur le territoire des paroisses, villages, ou campagnes environnants; et de passer, en les transportant, sur toute terre publique et inculte, sans être tenus de payer aucun frais, ni indemnité, et sans donner lieu à aucune poursuite.

Lesdits voyers, ou agens des commissaires, seront tenus, toutefois, de niveler les fouilles et carrières, ou de les environner de barrières ou haies pour prévenir tout accident.

Autorisation de prendre des matériaux sur les propriétés particulières, en payant une indemnité.

Les voyers et autres agens, sont de même autorisés à fouiller, prendre, emporter des matériaux dans les terreins des particuliers, sur le territoire des paroisses et villages traversés par la route, ou voisins de la route, à l'exception toutefois des jardins, cours, parcs, avenues plantées et pépinières, et à charge par eux de payer aux propriétaires et locataires, les indemnités fixées par les commissaires.

Lesdits voyers, en transportant les matériaux nécessaires à la réparation des routes, ou à la construction des ponts et autres ouvrages d'art, pourront de même traverser les terreins ouverts ou clos appartenants à des

propriétaires, ceux dépendants des paroisses ou villages traversés par la route, ou ceux des paroisses et villages voisins, à la charge par eux d'offrir ou de payer des indemnités réglées par les commissaires.

Toutes contestations entre les voyers, leurs agens, etc., et les propriétaires, sur les dommages et indemnités à payer, seront portées devant le juge-de-paix, examinées dix jours après que l'une des parties aura signifié à l'autre de comparaître, et jugées par eux. La partie condamnée par la justice-de-paix, sera tenue de payer les frais d'enquête.

Les contestations entre les voyers et les propriétaires sont réglées par les juges-de-paix.

XCVIII. Il est toutefois bien entendu qu'aucun voyer ou autre agent des commissaires, ne pourra creuser, prendre de matériaux, dans un terrein ouvert ou enclos appartenant à un propriétaire, ou les transporter à travers ce terrein ou enclos, avant d'avoir donné avis par écrit audit propriétaire, ou locataire, ou son fondé de pouvoirs; ou remis cet avis à son domicile, pour qu'il ait à se présenter devant deux ou plus des juges-de-paix de l'arrondissement, pour connaître les motifs qui ont déterminé à prendre les matériaux dans telle localité.

Les propriétaires des terreins à fouiller doivent être prévenus d'avance.

Lorsque le propriétaire, ou le fondé de pouvoirs, se présentera à la justice-de-paix, et ne donnera pas des motifs de refus valables, les juges-de-paix autoriseront les voyers

à creuser, prendre, emporter les matériaux à l'époque qu'ils fixeront.

Lorsque le propriétaire, ou les fondés de pouvoirs, négligeront ou refuseront de se présenter à la justice-de-paix, les juges-de-paix feront attester, sous serment, que l'avis de paraître a été donné, et prendront une décision telle qu'ils la trouveront convenable, et qui aura son plein et entier effet, comme si les propriétaires, ou les fondés de pouvoirs étaient présens.

Comblement des fouilles. Amendes.

XCIX. Lorsqu'un voyer ou agent aura fait ouvrir des carrières, pour prendre des pierres, sables, graviers, etc., nécessaires à la réparation des routes, il aura soin de faire sur-le-champ, entourer ces creux par une haie ou barrière, et de veiller à leur conservation pendant que les fouilles resteront ouvertes. Trois jours après que les déblais cesseront, soit que la carrière soit épuisée, ou qu'on n'ait plus besoin de matériaux, le voyer prendra des mesures pour que tous les creux, fouilles, pentes, soient remplis, nivelés et recouverts de gazon. Si l'exploitation n'est que suspendue, les carrières seront entourées de poteaux, palissades, haies, afin de prévenir tout accident.

Dans le cas où le voyer ou agent, aurait négligé de prendre, dans le délai fixé, les précautions indiquées, il sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 20 schellings.

Lorsqu'un voyer aura négligé d'établir des poteaux, haies, six jours après en avoir été invité par un juge-de-paix, un propriétaire ou locataire des terreins exploités, ou par toute autre personne possédant un droit sur des terres incultes fouillées, et que cette négligence aura été constatée par témoignage, sous serment, devant un juge-de-paix, ledit voyer sera condamné, pour chaque contravention, à une amende qui ne pourra s'élèver à moins de 40 schel., ni à plus de 10 liv. sterl.

Le montant de l'amende sera employé, par le juge-de-paix, à remplir les creux, fouilles, ou à les entourer de palissades.

Si l'amende n'est pas de suite payée, il sera pourvu au recouvrement d'après les mesures arrêtées pour le paiement des autres amendes.

C. Il est bien entendu que les commissaires sont autorisés à traiter avec les propriétaires de l'achat de terreins pour tirer des matériaux, et à les revendre par convention ou vente publique; mais ces achats ne peuvent avoir lieu que lorsque les propriétaires consentent librement à les céder aux conditions convenues.

Pouvoir donné aux commissaires d'acheter des terreins pour tirer des matériaux.

CI. L'enlèvement des matériaux ramassés ou extraits pour la réparation des routes à péages, la fouille des matériaux dans une carrière en exploitation, pour l'approvisionnement des routes, dans un délai moindre que six semai-

Amendes pour enlèvement des matériaux.

nes après les derniers travaux, donnera lieu pour chaque contravention, à une amende de 5 liv. sterl. au plus.

Sont exemptés de ces dispositions, les propriétaires des terreins. Ils ont droit d'extraire des matériaux pour leur usage, ou de permettre l'exploitation à d'autres, mais sous la réserve que ce ne sera que pour leur usage particulier.

Dépôts de matériaux pour approvisionnement.

CII. Les commissaires des routes sont autorisés, par le présent acte, à acheter ou louer des emplacemens de six yards quarrés ou plus, pour faire déposer les pierres, graviers en approvisionnement, pour réparer les routes.

Dans le cas de contestations entre les commissaires et les propriétaires, sur la nécessité de s'emparer de ces terreins, ou sur le prix de vente ou de location, deux juges-de-paix de Sa Majesté, pris dans l'arrondissement, régleront tous les différens.

Les administrateurs des canaux sont autorisés à réduire les droits sur les matériaux des routes.

CIII. Les propriétaires ou administrateurs de canaux, ou routes en fer, sur lesquels on transporte des matériaux pour l'entretien des routes, sont autorisés, par le présent acte, à diminuer le tarif des péages établis par l'acte de concession du Parlement, et à fixer la réduction des droits comme ils le jugeront convenable.

Le nouveau tarif sera perçu, et les péages recouvrés par les mêmes personnes, avec les mêmes pouvoirs et sous les peines et amendes

stipulées par l'acte de concession, de la même manière que si le tarif des droits n'eut pas été changé: toute clause ou décision contraire étant nulle et de nul effet.

CIV. Il est arrêté que toutes les personnes qui sont ou seront sujettes aux corvées par la loi, ou sont astreintes à une contribution, pour réparer et améliorer une route à barrière, resteront assujéties aux mêmes charges, de la même manière à tous égards, comme précédemment. Des corvées.

Deux juges-de-paix, ou plus, de l'arrondissement, sont en droit et tenus de déterminer et d'ordonner, sur la demande de trois commissaires, quelle est la quotité des corvées à faire sur chaque route par les habitants des paroisses, villages et résidences, dont le territoire est traversé par ladite route; et quel est le montant des sommes à fournir aux voyers, pour le rachat des corvées dans chacune des paroisses, villages et hameaux.

Sur un ordre écrit donné par les juges-de-paix, ou sur l'invitation des commissaires, signée au moins par trois d'entre eux, et remis aux voyers des grandes routes de la paroisse, ou à son domicile, celui-ci devra dresser la liste, signée par lui, de toutes les personnes de la paroisse ou du village, qui sont requises de fournir des travaux en nature, ou de payer une somme déterminée pour le rachat des cor-

vées, en distinguant la nature des travaux à faire, le nombre des attelages, et la distance des transports. Les listes, dressées conformément aux modèles arrêtés, seront remises par le voyer des grandes routes de la paroisse, au voyer des routes à péage : celui-ci informera, cinq jours à l'avance, le voyer de la paroisse du moment où il remettra les listes aux juges-de-paix pour arrêter le partage des corvées.

Au jour fixé, le voyer des routes à péage, et celui des routes de paroisses, se rendront à la Cour de justice. Les juges-de-paix ayant pris les listes et les renseignemens, sont autorisés à distribuer ensuite le travail, à désigner le nombre qu'ils jugeront convenable de personnes, pour exécuter cette année telle portion d'ouvrage, sur telle partie de route qu'ils indiqueront, et aux jours et aux époques fixés par eux (le tems de moissonner et de faucher étant excepté). Ils marqueront sur les listes les personnes qui peuvent racheter, en argent, les corvées ; et détermineront les sommes à payer par chacune, et le montant à remettre par chaque voyer de paroisse, aux commissaires ou à leurs caissiers, ou autres fondés de pouvoirs des commissaires.

En cas de retard ou de refus de payer, le contingent des contribuables sera recouvré par la vente des effets ou marchandises, par contrainte, conformément aux mesures arrêtées

par cet acte pour la répression des contraventions et le recouvrement des sommes dues.

En cas de retard ou de refus de faire les corvées, après que l'avertissement aura été remis aux personnes ou à leur domicile par un des voyers des commissaires, les corvéables seront condamnés, pour chaque journée d'ouvrier, de chariot, de cheval non fournie, aux peines et amendes déterminées par les actes en vigueur sur cette matière.

Les ouvriers qui se montreront négligents, paresseux, dans l'exécution des tâches, pourront être renvoyés par le voyer, et condamnés aux mêmes peines et amendes que s'ils eussent négligé ou refusé de venir sur les ateliers. Les diverses amendes seront payées aux caissiers des commissaires, et employées à la réparation des routes.

Si les voyers des paroisses négligent ou refusent de remettre les listes aux voyers des routes à péage, ou en fournissent d'inexactes ou de fausses, ou refusent de payer les sommes fixées pour le rachat des corvées, chacun d'eux, pour chaque contravention, devra payer une amende qui ne sera pas de plus de 10 liv. ster.

Les corvées peuvent être rachetées.

CV. Les commissaires des routes à barrière sont autorisés à traiter de la somme à payer en argent par les corps politiques, corporations, et par toute personne quelconque, pour le rachat des corvées à exécuter sur les routes à

péage. Ils sont de même autorisés à traiter avec les voyers des grandes routes, de la somme à donner chaque année par les paroisses ou communes traversées, ou par quelques-uns des habitans, pour le rachat de leurs corvées.

Les différentes sommes provenant du rachat des corvées, et payées par les voyers des grandes routes, ou par les propriétaires eux-mêmes, seront versées entre les mains du caissier des commissaires, par anticipation et avant le 29 septembre de chaque année : après ce délai, aucune corporation ou personne quelconque sujette à la corvée ne pourra traiter pour cette année.

Les fonds provenant du rachat des corvées seront employés à la réparation des routes à barrière.

Lorsque les voyers des paroisses auront versé des fonds pour le rachat des corvées dues pour la réparation des routes à péages, ils seront remboursés de la même manière et en exécution des mêmes lois, comme s'ils eussent acheté et payé des matériaux nécessaires à l'entretien des routes de paroisse.

Les commissaires sont autorisés à passer des baux d'entretien des routes.

CVI. Les commissaires sont autorisés à passer des baux d'entretien des routes, des ponts et des autres ouvrages, et à employer au paiement des sommes convenues, le produit des barrières de la même route.

Réparation

CVII. Comme plusieurs ponts des routes à

barrière dont la réparation a toujours été à la charge de certaines paroisses, n'ont pas une largeur et une solidité convenables, il est arrêté que les délégués de ces paroisses sont autorisés à convenir d'une somme à payer par chacune pour la réparation desdits ponts.

de certains ponts à la charge des paroisses.

Les impôts à payer pour cet objet, par les paroisses, seront perçus en exécution du présent acte, de la même manière que les autres impôts.

CVIII. Les commissaires des routes à barrière sont autorisés à traiter avec les représentans compétens des paroisses, des sommes à payer par les paroisses pour s'affranchir des réparations des ponts à leur charge. Au moyen de ladite somme, qui devra être versée chez le caissier des commissaires, les réparations de ces ponts seront faites par les ordres des commissaires, et aux frais des routes à barrière, pendant la durée de l'acte du Parlement, en vertu duquel lesdits commissaire sont été nommés.

Les paroisses peuvent traiter avec les commissaires pour la réparation des ponts.

Tous les impôts levés pour acquitter le montant de la cotisation, seront bons et valables comme les autres impôts.

CIX. Lorsqu'une route à barrière aura été mise et sera entretenue dans un parfait état de viabilité, et lorsqu'on jugera que cette route peut être réparée sans le secours des corvées; et qu'il est plus avantageux de porter ces corvées sur des grandes routes de paroisses;

les voyers des paroisses sont, dans ces cas, autorisés à citer devant les juges-de-paix, le commissaire ou voyer de cette route à barrière et de faire présenter les comptes des recettes, des dépenses et des dettes de cette route.

Les juges-de-paix examineront les comptes et l'état de la route, et décideront si les corvées peuvent être supprimées, sans nuire à la garantie des créances hypothéquées sur les recettes, et si elles doivent être affectées à la réparation des grandes routes de paroisse, sous la direction des voyers de ces routes. Ils fixeront le temps pendant lequel ces dispositions seront exécutées.

Les juges-de-paix condamnent les paroisses poursuivies et convaincues de n'avoir pas exécuté les travaux.

CX. Lorsque les habitans d'une paroisse seront poursuivis pour n'avoir pas exécuté, sur une route à barrière, les travaux dus par eux, les juges-de-paix détermineront la somme à lever sur la paroisse, et celle à payer par les commissaires dans la réparation complette de la route, dans une proportion qui sera réglée par eux en raison des circonstances.

Les juges-de-paix ordonneront au caissier des commissaires de payer le montant fixé par eux, ayant soin toutefois que ce versement ne puisse nuire à la garantie des créances hypothéquées sur les recettes. Le caissier devra, en vertu présent acte, se soumettre à cette décision.

CXI. Les commissaires sont autorisés à réparer et à établir des trottoirs, banquettes, sur l'un des côtés de la route, comme ils le jugeront convenable.

Autorisation de faire des banquettes ou trottoirs.

Ils sont de même autorisés à ouvrir, provisoirement, des passages sur les terres riveraines, pendant le tems nécessaire pour réparer ou établir des barrières, élargir des chemins, ou faire toutes les réparations qui obligent de suspendre le passage, pourvu que les terreins riverains à occuper provisoirement ne soient pas construits, ni à usage de cour, jardin, pépinière. Pendant les travaux, le passage sera livré sur la route provisoire à la circulation des chevaux, voitures, etc.; à charge, par les commissaires, de régler de gré à gré le montant des indemnités à payer aux propriétaires ou locataires.

En cas de contestations, les juges-de-paix devront déterminer, dans un délai de quatorze jours, sur la plainte qui sera portée par une des parties, le montant de l'indemnité à payer en dédommagement des pertes éprouvées.

CXII. Il est bien entendu que les commissaires ne sont pas autorisés à faire exécuter ou réparer des trottoirs sur les fonds des routes à barrière, si l'acte du Parlement, rendu pour cette route, ne leur impose pas cette obligation.

Les commissaires ne sont autorisés à réparer les trottoirs que lorsque les actes spéciaux les chargent de ce travail.

S'il n'est pas fait mention de cette clause,

les trottoirs seront entretenus aux frais des habitans des paroisses, ou par les personnes auxquelles cette obligation est imposée.

Les propriétaires riverains ou locataires, ouvriront des fossés pour maintenir les routes sèches

CXIII. Les propriétaires ou fermiers des terreins voisins de la route sont tenus d'ouvrir des fossés, rigoles d'écoulement ; de les curer et d'établir des coffres, tuyaux, planches ou ponts sur tous les chemins.

Les propriétaires ou fermiers des terreins sur lesquels l'eau des routes à barrière s'écoule, sont requis de nétoyer et d'entretenir constamment, en bon état et de curer, les cours d'eau, ruisseaux, etc. ; en cas de négligence, chaque contrevenant sera condamné, après avoir été averti dix jours d'avance, à une amende de 5 liv. sterl. au plus.

Enlèvement de dépôts sur les routes.

CXIV. Les voyers des routes à barrière, ou leurs délégués, sont autorisés à défendre et à faire enlever les dépôts d'engrais, de terre, de pierres et de tous matériaux quelconques sur une route à barrière, et à plus de quatre-vingt pieds de distance, sur les terreins incultes riverains.

Si douze heures après avoir été averti par un billet signé de deux commissaires, ou des voyers de cette route ; ou si après une affiche pendant trois jours sur la barrière la plus proche, le propriétaire n'est pas connu, ou n'enlève pas les dépôts, on procédera immédiatement à la vente des matières déposées, et

on emploiera le produit à la réparation des routes.

Les voyers préviendront sept jours d'avance les riverains qui négligeraient d'ouvrir ou curer les fossés, de les élargir et de procurer aux eaux un écoulement suffisant, et feront exécuter les ouvrages nécessaires, si les propriétaires ne se conforment pas aux instructions qui leur sont données.

Dans ces divers cas, les juges-de-paix approuveront les états de frais à rembourser aux voyers par les propriétaires. En cas de récidive, les délinquants seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 5 liv. sterl.

Réparations des égouts, etc., de villes, villages, à exécuter au compte de ces villes et des commissaires.

CXV. Lorsque des gouttières, égouts, aqueducs, longeant ou traversant une route à barrière, destinés à l'écoulement des eaux de la route et des immondices des rues et des habitations, ne seront pas à la charge des propriétaires riverains, les dépenses de réparation, de curement, seront répartis entre les commissaires de la route et les habitans des villes, et villages.

Les travaux d'entretien et de réparation seront dirigés par un voyer de la route à péage, qui dressera un état détaillé des dépenses, et le présentera signé aux juges-de-paix. Ceux-ci sont autorisés à examiner les mémoires, à prendre des renseignemens des personnes in-

téressées, et à déterminer la part contributive des commissaires et des propriétaires qui doivent supporter ces frais.

Le refus d'acquitter les sommes fixées par les juges-de-paix, et dont le remboursement est ordonné par écrit signé d'eux, entraîne contrainte et la vente des marchandises et effets, pour l'acquittement de l'amende et dépense.

Les propriétaires riverains sont tenus de tailler les haies et d'élaguer les arbres.

CXVI. Les propriétaires ou fermiers des terres riveraines de la route, sont tenus de tailler et couper les haies, à une hauteur de six pieds au-dessus de la surface de la route, et d'élaguer les arbres ou arbrisseaux qui croissent dans les haies, ou près de la route.

Si ces haies, arbres ou arbrisseaux dépendent de jardins d'agrément, ou servent d'ornement ou d'abris près d'une maison, on ne devra les élaguer et tailler que dans le cas où les branches s'étendraient sur la route et en gêneraient le passage, ou empêcheraient la circulation de l'air et de la lumière.

Si dix jours après l'avertissement donné par le voyer, les propriétaires ne font pas tailler les haies et les arbres, ils paieront une amende de 2 schel., pour chaque longueur de vingt-quatre pieds de haie, qui n'aura pas été taillée ou coupée, et celle de deux pences pour chaque arbre, arbuste ou buisson qui n'aura pas été élagué.

Si, après la condamnation, le propriétaire ou le locataire, n'élague pas, le voyer est, par le présent acte, requis de couper les haies, d'élaguer les arbres, arbrisseaux, comme il avoit été prescrit par l'ordre donné. Le propriétaire ou fermier sera tenu de payer les frais d'élagage, et en sus les amendes et dépenses.

En cas de refus, le recouvrement de ces diverses sommes sera ordonné par les juges-de-paix, soit en vendant les marchandises, soit par contrainte, conformément aux dispositions prescrites par cet acte, pour le recouvrement des amendes.

Epoques des élagages.

CXVII. Il est bien entendu que les voyers n'auront pas le droit d'exiger les élagages, et que les propriétaires ne seront pas tenus de les faire dans tout autre tems, que dans l'intervalle du dernier jour de septembre au dernier jour de mars.

Peines encourues pour anticipation.

CXVIII. Les propriétaires riverains qui anticiperont sur la voie publique par des constructions, ou des clôtures, plantations, en ouvrant ou comblant des fossés; ceux qui s'empareront des terrains incultes voisins de la route; ceux qui feront bâtir; ceux qui établiront des haies, des clôtures, à moins de trente pieds du bord de la route, dans un rayon de moins de trois milles d'une ville à marché; ou à moins de vingt-cinq pieds de l'axe de la

route au-delà de ce rayon ; ceux qui ouvriront des rigoles à travers la chaussée, ou laboureront, ou herseront la surface, ou qui, en labourant, hersant les terres voisines, retourneront la charrue ou la herse, à des distances moindres que celles ci-dessus indiquées ; ou qui anticiperont sur la route, ou nuiront de toute autre manière, seront chacun condamnés pour chacun de ces délits, à une amende de 40 schel., qui seront remis à celui qui dénoncera et prouvera le délit.

En cas de semblables contraventions, les commissaires sont autorisés à faire démolir les maisons et constructions, enlever les haies, plantations, clôtures, et combler les fossés, aqueducs jugés nuisibles ; le tout aux frais des délinquans.

Les juges-de-paix, après avoir reçu les informations suffisantes et les déclarations sous serment, ordonneront le recouvrement de tous les frais de démolition et des travaux exécutés pour rétablir la route et les terrains riverains dans leur état primitif, et le paiement des amendes encourues. Ils prescriront la vente des marchandises et effets, et la contrainte par corps. Lorsque les marchandises seront vendues, on prélevera, sur le montant, les frais et amendes, et le surplus sera remis au propriétaire sur sa demande.

Établisse- CXIX. Les commissaires sont chargés de faire

établir des bornes milliaires ou des poteaux, de mille en mille sur le bord de la route, avec indication en gros caractères, de la distance de ce poteau aux villes voisines; de faire également placer à l'embranchement de toutes les routes de traverse sur les routes à barrière, des poteaux avec traverses, où seront écrits les noms des villes et villages, et leur distance aux poteaux. Les commissaires détermineront le nombre des poteaux, leur emplacement et leurs dimensions.

ment de bornes milliaires et de poteaux indicateurs.

Les commissaires sont aussi chargés de faire peindre en gros caractères, les noms des villes, villages et hameaux, à l'entrée et à la sortie, sur les murs ou sur des planches mises en couleur; de faire placer des bornes ou poteaux aux points de rencontre du territoire de chaque paroisse avec la route à péage; de veiller à ce que tous les poteaux, bornes, tableaux d'inscription, soient constamment conservés, et que les caractères en soient très-lisibles.

Inscription des noms des villes, villages, à l'entrée et à la sortie.

Les personnes qui seront convaincues d'avoir à dessein cassé, coupé, arraché et endommagé d'une manière quelconque les poteaux, bornes, tableaux, d'avoir rayé, effacé, détruit ou altéré, les lettres et indications inscrites sur les murs, seront condamnées par les juges-de-paix, sur la déclaration sous serment d'un témoin digne de foi, à une amende fixée pour chaque délit, à 10 liv. sterl. au plus.

Arrosage des routes.

CXX. Les commissaires des routes à péages sont autorisés par plusieurs actes du Parlement à faire arroser les routes, et à prélever, sur les recettes des barrières, les sommes nécessaires pour payer les dépenses, mais comme le temps fixé pour l'arrosage est trop court, il est arrêté que les commissaires pourront étendre les arrosages sur diverses autres parties des routes qui n'étaient pas mentionnées dans l'acte, les commencer plus tôt chaque année et les continuer plus tard, c'est-à-dire, à dater du 1er mars jusqu'au 1er novembre. Ils sont, en conséquence, autorisés à prélever un péage additionnel pour le paiement de la dépense des arrosages, et à requérir toute autorité compétente, pour obtenir par contrainte et le recouvrement du péage additionnel, et le paiement des autres droits ou amendes.

Défense de dégrader les trottoirs.

CXXI. Il est arrêté que les personnes qui feront passer des chevaux, mulets, moutons, cochons, etc.; ou une roue de brouette, de vinaigrette ou de voiture sur les trottoirs, ou qui dégraderont d'une manière quelconque les trottoirs, banquettes, marche-pieds destinés aux piétons, ou les bornes, chaînes, poteaux, haies, bordant lesdits trottoirs, etc.

Celles qui endommageront les ponts, murs, et toute partie des constructions appartenant aux routes à barrière;

Défense de

Celles qui feront traîner des bois sur la route

ou les transporteront sur des traîneaux, ou qui, en employant des voitures à roues, laisseront dépasser et traîner les bois sur la chaussée, et la dégraderont; traîner des bois.

Celles qui, dans la descente, emploieront des vis pour enrayer, en arrêtant la roue qui frottant contre la chaussée, la dégrade.

Les bouchers qui feront tuer, griller ou écorcher des cochons, etc., sur la route, ou dans des lieux non clos et voisins de la route; Abatage des bestiaux.

Les conducteurs de chevaux chargés à dos, qui feront déborder la charge de plus de trente pouces et nuiront ainsi à la libre circulation;

Les colporteurs, bohémiens ou toutes autres personnes voyageant avec caissons, charrettes, etc., qui établiront des tentes, barraques, huttes, sur les côtés ou près des routes à barrière;

Les forgerons, maréchaux, dont les atteliers seront placés sur les bords de la route, qui ne fermeront pas chaque soir les croisées donnant sur la route, par de bons volets, et n'empêcheront pas la lumière de la forge d'arriver sur la route; Lumière de forge.

Les personnes qui allumeront des feux de joie, tireront des pétards, fusées, serpents et autres feux d'artifice, à moins de quatre-vingt pieds du centre de la route. Feu de joie.

Celles qui chercheront à exciter les taureaux à engager des combats, ou qui joueront à la Jeu de balon.

paume, à la crosse, ou à tous autres jeux semblables sur les côtés de la route, ou dans tout emplacement assez près pour exposer les voyageurs à des dangers;

Abandon des chariots.

Les conducteurs de chariot, charrette, voiture quelconque, qui laisseront leurs chevaux sans gardien, plus long-tems qu'il ne faut pour décharger et charger;

Ceux qui, en cas d'accident, resteront avec leur voiture en place plus long-tems qu'il ne faut pour les réparer;

Ceux qui, s'arrêtant pour charger et décharger, ou pour prendre des repas, ne rangeront pas leur voiture le plus près possible des maisons;

Dépôts de bois, etc.

Les personnes qui feront des dépôts de bois, pierres, foin, paille, engrais, terre, cendres, décombres, ou toute autre chose sur le côté ou sur une partie de la route, ou sur les trottoirs, et exposeront les voyageurs à des dangers;

Ecoulement des eaux boueuses.

Celles qui feront écouler de leur maison, fabrique, des eaux sales ou fétides, ou y déposeront des immondices;

Les conducteurs de cochons, qui ne les empêcheront pas de fouiller la chaussée, les haies ou les fossés;

Enlèvement des pierres destinées à retenir les voitures.

Les voituriers qui dans les montagnes mettront des pierres sous les roues de leur voiture pour la retenir, ne les enleveront pas et ne les replaceront pas hors de la route;

Les personnes qui arracheront les poteaux de réverbères, lampes, etc., détruiront ou endommageront les lampes ou réverbères placés près des barrières, des maisons de percepteurs, ou qui en éteindront la lumière ;

Destruction ou dégradation de reverbères, lampes.

Chacune de ces personnes, pour chaque contravention, sera condamnée à une amende de 40 schel., au plus, et à tous les frais, dommages et intérêts résultant du délit.

CXXII. Les voyers d'une route à péage, ou toutes autres personnes, sont autorisés à saisir les chevaux, moutons, cochons, bestiaux quelconques qu'ils trouveront errants ou couchés sur la route, sans berger ou conducteur, et à les faire renfermer dans une étable commune pour la paroisse ou l'arrondissement, et destinée à cet usage (en exceptant toutefois certaines parties de route qui traversent des pâturages publics ouverts.)

Les voyers doivent faire saisir et enfermer les bestiaux errant sur les routes.

Les bestiaux saisis resteront renfermés jusqu'à ce qu'ils soient réclamés par les propriétaires, qui paieront une amende de 5 schel. par tête, à la personne qui aura saisi et renfermé les bestiaux, et en outre tous les frais et dépenses raisonnables pour la garde et la nourriture dans l'écurie commune.

Dans le cas où les bestiaux renfermés ne seraient pas réclamés dans les quatre jours de la saisie, le voyer est autorisé à les vendre ou à les faire vendre ; à prélever sur le prix

le montant des frais et amendes, et à faire payer le restant au propriétaire des bestiaux.

Peines encourues par les personnes qui veulent enlever les bestiaux saisis.

CXXIII. Les personnes qui reprendront ou essayeront de reprendre les bestiaux saisis et renfermés dans l'étable commune en exécution de cet acte; celles qui briseront ou endommageront les verrous et barrières, et feront sortir, ou essayeront de faire sortir les bestiaux avant d'avoir reçu l'autorisation nécessaire, seront poursuivies devant le juge-de-paix, qui entendra des témoins sous serment, et condamnera les délinquans à être renfermés dans la prison de la paroisse, pour trois mois au plus, sans que le contrevenant, ainsi condamné, ait la faculté de fournir caution et de pouvoir être élargi.

Désignation du centre de la route.

CXXIV. Comme dans les articles précédents on a fait mention du milieu de la route comme point fixe, il est essentiel de le déterminer avec précision. Il est convenu que lorsque, dans les actes anciens et le présent acte du Parlement, il est défendu de planter, bâtir, etc., à telle distance du milieu de la route, on devra considérer, pour vérifier les constructions, que l'axe de la route est à égale distance des deux bords extrêmes de la chaussée entretenue avec pierres et gravier, par les soins des commissaires, et pendant les six derniers mois.

Il est bien entendu qu'aucune clause de cet

acte n'autorise personne à clore de haies ou de palissades, et à faire aucune anticipation sur des terrains incultes ou terres vagues, riveraines d'une route à barrière, et sur lesquelles le public a l'habitude de passer. Les personnes qui feraient de pareilles anticipations seraient poursuivies comme avant la promulgation de l'acte.

CXXV. Toutes les portes ou barrières des maisons, parcs, prairies, champs et terrains clos, devront être construites de manière à ne s'ouvrir en dedans, et non en dehors du côté des routes à barrière, des trottoirs. Sont exceptées les portes ou barrières, pont les poteaux ou piliers se trouvent à une telle distance du milieu de la route, que les extrémités des portes ou barrières, étant ouvertes, ne puissent s'avancer sur le sol de la route ou des trottoirs.

**Les portes et barrières doivent s'ouvrir en dedans des maisons, parcs.**

Les propriétaires ou locataires de maisons ou terrains clos, dont les portes s'ouvrent en dehors et dépassent le sol de la route, sont tenus, quatorze jours après en avoir reçu l'injonction d'un voyer, de les changer et de les disposer de telle sorte qu'elles ne puissent, en tournant, déborder sur les terrains de la route et des trottoirs.

**Les portes ou barrières qui s'ouvrent en dehors ou sur les routes seront changées.**

En cas de négligence ou de refus, le voyer de la route à barrière est autorisé à faire enlever les ponts et barrières, et à les faire re-

**En cas de refus le voyer opère le changement.**

placer conformément aux dispositions du présent acte. Le juge-de-paix de l'arrondissement, sur les plaintes portées, et après avoir entendu, sous serment, des témoins dignes de foi, pourra condamner les contrevenans à payer au voyer le remboursement des frais de changement de portes, et une amende de 40 schel. au plus.

Amende de 40 schel. pour refus.

Obligation de mettre un sabot pour enrayer.

CXXVI. Les commissaires sont autorisés à décider, dans une assemblée convoquée spécialement et annoncée dix jours d'avance, par des affiches apposées sur les barrières, qu'aucune voiture ne pourra descendre les montagnes désignées par eux, en serrant les roues par une plaque mue par une vis; que les voituriers seront tenus de placer un sabot sous la roue enrayée, afin de prévenir les dégradations de la chaussée. Ils sont également autorisés à révoquer les ordres, à les modifier et à les renouveler.

Pendant que l'ordre d'enrayer avec un sabot sera en vigueur, les voituriers qui n'en feront pas usage à la descente des côtes indiquées, seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 20 schel. au plus. Il est toutefois entendu qu'une copie de l'arrêté des commissaires sera affichée sur les barrières, trente jours avant d'être mis à exécution.

En cas de contravention, amende de 20 schel. au plus.

CXXVII. Il est défendu de construire ou

faire construire aucun moulin à vent, à une distance moindre de 200 yards de toute route ou embranchement de route à barrière. En cas de contravention, l'amende sera de 5 liv. sterl., pour chaque jour que ledit moulin restera établi.

Aucun moulin à vent ne pourra être établi à moins de 200 yards de la barrière.

Il est bien entendu que le présent acte n'autorise nullement la construction d'un moulin à vent au-delà de 200 yards, si on reconnaît qu'il peut être nuisible au public ou aux particuliers.

CXXVIII. Toute personne qui, volontairement et par malice, abattra, arrachera, ou endommagera une barrière, poteau, balustrade, barre, ou toute autre clôture dépendant d'une route à barrière, ou toute chaîne, barre, construite ou à construire pour empêcher les voyageurs d'éviter la barrière, et de frauder les péages établis par acte du Parlement, ou toute maison et bâtiment pour l'usage des préposés aux barrières ou aux ponts à bascule;

Destruction des barrières Peines encourues.

Ou toute personne qui mettra en liberté un délinquant légalement arrêté par un officier de police, pour l'un des cas indiqués ci-dessus.

Chacune de ces personnes qui sera convaincue d'avoir violé la loi, sera jugée coupable de crime capital, et transportée pendant sept ans dans l'une des colonies de Sa

Majesté, où elle subira la punition que la Cour déterminera, comme en cas de petit larcin, pour commutation de peine.

Noms des propriétaires écrits sur les voitures, afin de constater les délits.

CXXIX. Pour constater les contraventions des charretiers, voituriers, il est arrêté que tout propriétaire de chariot, charrette, caisson, chaise de poste et de toute voiture de louage, est tenu de faire peindre ses nom, prénoms et demeure (les mots placés en ligne droite), en grands caractères d'un demi pouce de hauteur, sur une partie visible des chariots, et sur les panneaux des chaises de poste.

Il est de même arrêté qu'aucune voiture ne pourra circuler qu'après que cette formalité aura été remplie; que les noms devront être écrits de nouveau lorsqu'ils cesseront d'être bien lisibles; et que sur les voitures de transport, allant par étape, d'une ville à l'autre, on inscrira au bas des noms et prénoms des propriétaires, les mots : Chariot ou charrette par étape.

Amende pour contravention.

Tout propriétaire de chariot, charrette, caisson, carrosse, chaise de poste ou autres voitures indiquées plus haut, qui les fera circuler sur une route à barrière sans avoir fait peindre ses nom, prénoms et demeure, ou qui aura écrit des noms faux, paiera, pour chaque contravention, une amende de 5 liv. sterl. au plus.

Un voitu-

CXXX. Il est permis à un voiturier de con-

duire deux charrettes sur les routes à barrières, aux conditions que chaque charrette ne sera conduite que par un cheval, et que le cheval de la seconde voiture sera attaché par derrière avec un cuir à la première voiture. Si le cheval n'était pas attaché, le conducteur des voitures paiera une amende de 5 schel., qui sera recouvrée comme les autres amendes.

rierpeut conduire deux charrettes attelées chacune d'un seul cheval.

Il est bien entendu que cette clause n'est pas applicable aux routes à barrière qui se trouvent dans le rayon de dix milles de Londres et de Westminster.

CXXXI. Considérant que la conduite des chariots, charrettes est souvent laissée à des enfans incapables de guider et retenir les chevaux attelés, il est arrêté que tout propriétaire de chariot, voiture, circulant sur les routes à barrière, qui le confiera à des personnes au-dessous de treize ans, sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 10 schel.

Le conducteur d'une voiture doit avoir au moins treize ans.

Amende de 10 schel. en cas de contravention.

CXXXII. Considérant que la plupart des graves et nombreux accidens qui arrivent sur les routes à péage, sont occasionnés par la mauvaise conduite ou la négligence des voituriers, il est arrêté que tout conducteur de chariot, charrette, sur une route à barrière, qui montera sur une place quelconque de sa voiture, sans tenir les rênes en main, et sans

Il est défendu à un voiturier de monter sur son chariot, s'il n'a pas un conducteur à pied près de ses chevaux.

qu'il y ait une personne à pied pour diriger les chevaux ;

Dommages causés par des voituriers.

Que tout conducteur de voiture qui par négligence, ou à dessein, occasionnera un dommage à quelques personnes ou à des voitures passant sur la même route ; franchira les clôtures ; abandonnera ses chevaux ou s'en écartera trop pour en être maître en cas d'événement ;

Que le conducteur d'une voiture, carrosse, chaise de poste, chariot, qui refusera de dire les noms et prénoms des véritables et principaux propriétaires ;

Les voituriers doivent se ranger à gauche pour donner passage aux autres voitures.

Que le conducteur de carrosse, chariot, voitures quelconque, allant à la rencontre d'une autre voiture, qui ne rangera pas sa voiture du côté gauche pour laisser à droite un libre passage ;

Que les personnes qui empêcheront ou retarderont le passage des voitures ou des personnes sur une route à barrière, et nuiront à la libre circulation ;

Dans ces divers cas, le délinquant, lorsque la contravention aura été constatée par déclaration de témoins dignes de foi, devant le juge-de-paix de l'arrondissement, sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 40 schel. au plus, si le conducteur n'est pas propriétaire de la voiture ; et à 5 liv. sterl. au plus, si le voiturier est propri-

Amende de 40 schel. pour les voituriers, ou de 5 liv. sterl. pour les propriétaires.

taire. A défaut de payement, le délinquant sera renfermé dans la maison de correction pour un mois au plus, et remis en liberté aussitôt après l'entier paiement des amendes.

Toute personne qui appercevra une contravention désignée ci-dessus, est autorisée, par le présent acte, à saisir le délinquant et à le conduire devant le juge-de-paix de l'arrondissement pour être jugé conformément à la loi.

Si, dans un des cas précédens, un voiturier refuse de dire son nom, le juge-de-paix, auprès duquel il a été amené ou qui a reçu de semblables plaintes, est autorisé à le faire renfermer dans la maison de correction pour un délai de trois mois au plus, et à le poursuivre pour le paiement de l'amende, en donnant dans le jugement le signalement de la personne, et en insérant son refus de faire connaître son nom.

Poursuite des délits devant les cours par les commissaires.

CXXXIII. Les commissaires des routes à barrière sont autorisés à ordonner, dans leur assemblée, la poursuite devant les cours de justice, des délits commis sur les routes qui leur sont confiées, et de prélever sur les revenus des péages, d'après des états arrêtés dans leur assemblée générale, le montant des frais et le remboursement des dépenses qu'ils peuvent faire, conformément aux diverses dispositions de cet acte.

Poursuite dirigée contre un commissaire.

CXXXIV. Lorsqu'on dirigera une poursuite contre un commissaire, il lui suffira, pour jus-

fier de sa qualité, de montrer l'acte du Parlement qui le désigne, ou de fournir la copie de sa nomination par les autres commissaires.

Recouvrement des sommes à payer par les commissaires.

CXXXV. Il est bien entendu que lorsque des juges-de-paix auront déclaré que les commissaires d'une route à barrière devront payer des indemnités pour fouille de matériaux, dommages quelconques, causés aux propriétaires par les commissaires ou leurs agens, et que le montant des sommes allouées ne sera pas payé par eux, dans un délai de 15 jours, après que la demande leur aura été faite par écrit, par un juge-de-paix ou son secrétaire; dans ce cas, lesdits juges-de-paix sont autorisés à pourvoir au paiement de ces dettes, en faisant vendre les propriétés, et les effets confiés à la garde des commissaires par le présent acte. Ils sont de plus tenus et requis de prescrire cette mesure par un ordre signé d'eux et revêtu de leur cachet, aussitôt que la demande leur en sera faite par les parties auxquelles ces sommes seront dues.

Dans le cas où le montant de la vente s'élèverait au-delà de l'indemnité et des frais divers de la procédure, le surplus serait versé dans les mains du caissier des commissaires.

Peines encourues par les agens salariés du public qui refuseront d'exécuter cet acte.

CXXXVI. Les officiers et chefs de police d'un arrondissement ou d'une commune, qui négligeront ou refuseront de faire exécuter cet acte, d'ordonner des peines ou amendes : les

voyers ou percepteurs des péages et toute personne employée par les commissaires, recevant d'eux des salaires ou des gratifications, qui négligeront à dessein d'aller, dans sept jours, donner connaissance des contraventions au juge-de-paix de l'arrondissement; et la preuve de cette négligence volontaire de ces agens étant fournie sous serment devant un juge-de-paix;

Dans ces cas, ils seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 5 liv. ster.

Les habitans peuvent attester.

CXXXVII. Tout jugement, porté en vertu de cet acte, devra être rendu par un juge-de-paix, après avoir entendu la défense de la personne accusée et les déclarations sous serment des témoins.

Les habitans des communes où le délit a été commis doivent être admis en témoignage.

Les juges-de-paix sont autorisés à faire exécuter le présent acte et à juger dans le cas même où ils seraient créanciers ou commissaires de la route à barrière sur laquelle le délit a été commis.

Amendes encourues par les témoins négligens ou de mauvaise volonté.

CXXXVIII. Les personnes appelées en témoignage devant un juge, soit par les accusateurs ou les accusés, relativement à une plainte ou délit prévus par un acte ou le présent acte du Parlement, et à qui on aura donné ou offert une indemnité convenable pour remboursement de leurs frais et dépenses et qui refuseront ou négligeront de se rendre au lieu et à l'heure indiqués, ou qui refuseront de

donner un témoignage devant le juge-de-paix, seront dans l'un ou l'autre cas condamnés à payer, pour chaque contravention, une amende de 40 schel. au plus.

Résistance à force ouverte. Amende de 100 liv. ster.

CXXXIX. Les personnes qui opposeront une force ouverte à l'exécution du présent acte ou de tout autre acte du parlement, ou qui attaqueront les percepteurs et voyers dans l'exercice de leurs fonctions.

Celles qui franchiront des barrières sans payer les droits établis par un acte du parlement ou qui feront sortir les bestiaux arrêtés.

Seront condamnées chacune, pour chaque délit, à une amende de dix liv. sterl. au plus, dont le montant sera réglé par le juge-de-paix.

CXL. Lorsque les délinquans seront inconnus aux percepteurs et aux préposés, les commissaires, percepteurs, secrétaires, voyers et toutes autres personnes qu'ils appelleront à leur aide, sont autorisées par le présent acte à faire saisir et renfermer lesdits délinquans inconnus, et à les conduire au juge-de-paix de l'arrondissement où le délit a été commis ou les délinquans arrêtés. Les juges-de-paix sont requis par le présent acte de poursuivre et d'agir conformément aux dispositions de cet acte ou de tout autre relatif à la réparation des routes.

Recouvrement et emploi des amendes.

CXLI. Dans le cas où le recouvrement et l'emploi de certaines amendes fixées en vertu du présent acte, ne se trouverait pas bien dé-

terminé par les clauses précédentes, on présentera les preuves des contraventions au juge-de-paix de l'arrondissement où le délit a été commis. Le jugement sera rendu d'après l'aveu du délinquant, ou sur l'attestation de témoins dignes de foi, et les frais seront prélevés sur le produit de la vente des effets du délinquant et payés par ordre et sous le sceau du juge-de-paix. Le surplus du montant de la vente, les amendes et frais étant retranchés, sera remis au propriétaire, sur sa demande.

Si les amendes ne sont pas payées immédiatement après que le jugement a été prononcé, les juges-de-paix sont autorisés à faire incarcérer les délinquans et à les garder en prison, jusqu'à ce que le rapport sur la contrainte ait été examiné; à moins qu'ils ne fournissent une caution que le juge-de-paix reconnaisse suffisante et qu'il soit autorisé à recevoir sous la promesse que lesdits délinquans comparaîtront à un jour fixé.

Si, sur le rapport présenté et les renseignemens pris, il est constaté que le délinquant ne possède pas de quoi payer l'amende, le juge-de-paix aura le droit, et il lui est enjoint, de donner ordre par écrit, signé de lui et revêtu de son cachet, de transférer le délinquant dans la maison commune ou dans la maison de correction de l'arrondissement, et de l'y maintenir pendant un tems qui ne peut dépasser trois

mois, à moins que les amendes, frais, dépens ne soient plutôt payés et remboursés.

Le montant des amendes sera partagé également entre le dénonciateur ou le poursuivant et le caissier des commissaires. Cette seconde moitié sera employée à la réparation de la route sur laquelle le délit aura été commis.

Les juges-de-paix sont autorisés à réduire les peines.

CXLII. Il est entendu que les juges-de-paix devant lesquels ces contraventions sont constatées, sont autorisés à réduire les peines déterminées par le présent acte, mais la remise ne pourra pas s'élever au-delà des deux tiers de celle qui aura été fixée.

Du recouvrement des amendes dues aux dénonciateurs.

CXLIII. Les dénonciateurs des délits qui auront droit par décision des juges-de-paix aux amendes dont le taux a été réglé par le présent acte du parlement, en poursuivront le remboursement comme il a été déjà indiqué; savoir: Si l'amende est de plus de 20 liv. sterl., la poursuite aura lieu devant une cour de Sa Majesté, comme en matière de dette. Il suffira au demandeur de déclarer que le défendeur lui doit payer la somme de..... liv. sterl. montant de l'amende fixée conformément à un article de l'acte de la troisième année du règne de Sa Majesté, intitulé : Acte, etc. ( indiquer le titre de l'acte. )

Pour que cette poursuite ait son plein et entier effet, il faut que le délinquant ne soit condamné qu'à une seule amende pour un

même délit; qu'il soit prévenu 21 jours d'avance, de l'action qui doit être intentée contre lui et que la poursuite soit commencée dans les trois premiers mois après le délit.

Si l'amende n'est pas au-dessus de 20 liv. sterl., mais au-dessus de 5 liv. sterl., la poursuite sera jugée d'après une enquête et un procès-verbal d'un juge-de-paix, avec droit de recours par appel contre son jugement.

Si l'amende est de 5 liv. sterl. ou au-dessous, le recouvrement se fera de même par procès-verbal dressé par un juge-de-paix; mais sans appel du jugement.

En cas de défaut de formes, la partie lésée a droit à une indemnité.

CXLIV. Lorsque dans la poursuite du recouvrement des amendes par contraintes, les formes ne sont pas observées, on ne pourra pas considérer la contrainte comme illégale, et le poursuivant comme un délinquant; mais la personne qui est lésée par l'irrégularité des formes, a le droit de se pourvoir en demande de dommages et intérêts contre qui de droit.

Il est bien entendu que le demandeur en cas d'irrégularité cessera toute poursuite pour dommages et intérêts, si la personne qui a commis ces irrégularités ou qui en est cause, offre avant que l'action soit intentée, de payer une indemnité convenable.

Si cette offre n'est pas faite, le défendeur poursuivi a droit de présenter à la cour où l'affaire a été évoquée, une déclaration ou en-

gagement de payer la somme fixée par elle, selon qu'elle le jugera convenable. La cour déterminera la somme à payer, en recevra le montant en dépôt, comme dans les autres cas où les défenseurs sont autorisés à verser les sommes déterminées par la cour : ensuite toutes poursuites cesseront.

Appels des jugemens aux sessions trimestrielles.

CXLV. Il est entendu que si les personnes se trouvent lésées par des décisions d'un juge-de-paix prises pour l'exécution du présent acte, elles ont le droit, lorsque l'amende fixée par le juge-de-paix est de plus de 40 schel. ( à l'exception de quelques cas spécifiés ) de porter plainte à la première session trimestrielle tenue par les juges-de-paix et schériffs de l'arrondissement. L'appelant devra d'abord donner par écrit un avertissement au juge-de-paix, contre lequel la plainte est portée, dans les six premiers jours qui suivront le fait de la plainte ; il prendra ensuite auprès d'un juge-de-paix l'engagement, par écrit et sous la garantie de deux cautions solvables, de poursuivre la plainte et de payer en cas de condamnation les sommes qui seraient à fixer par les juges-de-paix dans la session trimestrielle, comme frais, dommages et intérêts, ainsi que le montant de l'amende déterminée par le premier jugement.

Le juge-de-paix qui a reçu l'avertissement d'un appel contre ses jugemens est tenu de

reproduire à la session générale trimestrielle des juges-de-paix toutes les pièces de la procédure qui lui ont été présentées. En cas de contravention ou de négligence, il sera condamné à payer une amende de 50 liv. sterl.

Les juges-de-paix, dans leur session générale trimestrielle, s'assureront si l'avertissement a eu lieu, si le plaignant a pris l'engagement prescrit; ils examineront les pièces, feront les enquêtes nécessaires, décideront les questions soumises et fixeront les dommages, frais, amendes à payer par les personnes condamnées par eux. Ce jugement sera irrévocable et sans appel. Les poursuites intentées conformément à cet acte ne pourront être abandonnées et annullées par défaut de formes, ni renvoyées à une autre cour du royaume : toute décision contraire étant annulée.

Il est bien entendu que dans le cas où le poursuivant n'aurait pas le tems nécessaire pour avertir le juge-de-paix et pour prendre l'engagement prescrit avant l'ouverture de la session générale trimestrielle des juges-de-paix, l'affaire ne serait examinée qu'à la session suivante.

CXLVI. En vertu du présent acte, les juges-de-paix et les commissaires des routes à péage, chacun en ce qui concerne leurs fonctions, sont autorisés à recevoir et à exiger le serment dans les cas spécifiés plus haut.

CXLVII. Toute poursuite doit être commencée dans les trois premiers mois qui suivront la date du délit, et présentée dans l'arrondissement où le délit a été commis.

Si la plainte n'est pas fondée, les lois n'ayant pas été violées; si la poursuite n'a eu lieu que trois mois après le délit; si elle a été portée à un juge-de-paix d'un autre arrondissement; si le demandeur abandonne la poursuite après que le défendeur aura comparu, ou si le jugement est porté contre le demandeur; dans chacun de ces cas, le défendeur recevra en dommages et intérêts, trois fois le montant des frais et aura pour se faire rembourser les mêmes droits et facultés accordés au demandeur.

CXLVIII. Les dispositions à prendre et les formalités à remplir dans les procédures, pour les cas non prévus, devront être déterminés d'après l'esprit des décisions portées dans le présent acte, et aucun pourvoi ne pourra être admis que lorsqu'il sera motivé pour des défauts de forme.

Grande route commerciale, dans les environs de Londres, exceptée.

CXLIX. Il est bien entendu qu'on excepte de la juridiction du présent acte, la grande route à barrière des environs de Londres appelée route commerciale et les divers embranchemens qui ont été exécutés et sont réparés en vertu de cinq actes du parlement passés les 43.e, 44.e, 46.e, 49.e et 51.e années du règne de feu Sa Majesté Georges III.

CL. Il est également bien entendu qu'aucune disposition du présent acte ne pourra être considérée comme annulant, modifiant l'acte de la 56.me année du règne de feu Sa Majesté Georges II, intitulé : Acte pour améliorer la route allant de la ville de Glascow à celle de Carlisle, et les trois actes qui modifient celui-ci et qui ont été passés dans la 58.e et la 59.e année du règne de feu Sa Majesté Georges III et dans les 1.re et 2.e années du règne de Sa Majesté actuelle.

Route de Glascow à Carlisle exceptée.

CLI. Les propriétaires, fermiers, etc. dont les terrains doivent être coupés et pris en exécution d'un acte du parlement pour l'ouverture ou à l'élargissement ou le redressement d'une route, peuvent donner leur adhésion aux projets autorisés par l'acte, par une déclaration sous serment faite et reçue comme il a été indiqué ; à moins que le comité de l'une ou de l'autre chambre chargé de la rédaction de l'acte n'ait ordonné le contraire.

Les parties intéressées peuvent donner leur consentement au projet par une déclaration sous serment.

CLII. Les juges-de-paix et les membres de la cour de chancellerie sont autorisés à recevoir les déclarations, sous serment, des propriétaires ou fermiers des terrains nécessaires à l'exécution des projets de route.

Les juges-de-paix et les membres de la chancellerie sont autorisés à recevoir les déclarations.

Ces déclarations seront rédigées dans la forme suivante :

« AB etc. jure qu'il s'est adressé à CD, » déclaré propriétaire de (indiquer la propri-

» été ) faisant partie des terrains par lesquels
» la route à barrière doit passer, et qu'il a
» reçu de ce propriétaire les réponses con-
» tenues dans le procès-verbal ci-joint. »

*Signé* AB.

« Juré ( ou solennellement affirmé ) devant
» moi, en témoignage de quoi j'ai donné ma
» signature et apposé mon cachet. »

Ces déclarations ne seront assujetties à aucun droit de timbre établi ou à établir, à moins qu'il n'en soit autrement et spécialement ordonné par un acte du parlement.

La vérification de l'écriture d'un juge-de-paix sera jugée preuve suffisante.

CLIII. Il est bien entendu que la vérification de l'écriture d'un juge-de-paix ou d'un maître de la cour de chancellerie devant lesquels les déclarations précédentes auront été faites, sera reconnue preuve suffisante par tout comité de l'une ou de l'autre chambre du parlement. En conséquence, il n'est pas nécessaire que des témoins attestent qu'ils étaient présents lorsque les déclarations ont été faites au juge-de-paix ou au maître de la chancellerie.

Fin de l'acte 3. GEORGES IV, chap. 126.

# DE LA LÉGISLATION
DES
# TRAVAUX PUBLICS
EN FRANCE.

## PROJET DE LOI

*Relatif à la concession des canaux et rivières à des compagnies exécutantes, le canal Dauphin étant pris pour exemple.*

Digitized by Google

# PROJET DE LOI

*Relatif à la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

Le canal de la Sambre à l'Oise fera communiquer la Seine à la Meuse et au Rhin; la Méditerranée et l'Océan à la Mer du Nord; il servira à transporter à Paris les fers, les bois, les marbres et les charbons de la Sambre, et à exporter en Belgique les vins, les eaux-de-vie et les autres produits de l'Est et du midi de la France.

Deux embranchemens, l'un sur Avesnes et l'autre sur Guise, feront participer ces villes aux avantages de la navigation, et seront employés à conduire dans le canal les eaux des Helpes et de l'Oise.

Un troisième embranchement traversant la montagne d'Ors par un souterrain, alimentera le canal navigable projeté dans la vallée de la Selle, et portera des eaux dans les quartiers les plus élevés de la ville du Catteau, à plusieurs villages, et dans les campagnes de la rive gauche de la Selle.

La communication navigable établie entre les places de Lafère, de Landrecies, d'Avesnes, de Maubeuge, facilitera leurs approvisionnemens et augmentera les moyens de défense de la frontière.

Les personnes désignées ci-après :

( *Noms de tous les Souscripteurs.* )

ont demandé l'autorisation, 1.° de former une association sous le titre de compagnie du canal de jonction de la Sambre à l'Oise ;

2.° D'ouvrir un canal navigable pour des bateaux de 150 tonneaux, d'Avesnes à Landrecies, et de Landrecies à Lafère où arrive l'une des branches du canal de Saint-Quentin ;

3.° De creuser un canal souterrain en partant d'Ors et allant dans la vallée de la Selle, pour alimenter le canal qui suivra cette vallée, et donner des eaux aux villages et campagnes sur la rive gauche de la Selle ;

4.° D'employer au service de la navigation et aux irrigations les eaux des deux Helpes et de la Sambre, et des divers affluens et sources de ces rivières ;

5.° D'établir les écluses, acqueducs, pompes à feu et autres ouvrages utiles pour augmenter le volume des eaux ou régler leur usage ;

6.° De pouvoir acheter les terrains nécessaires pour exécuter le canal et les travaux ac-

cessoires que la compagnie jugera convenable de construire ; de passer, ladite compagnie, ses ouvriers, ses agens, etc., dans, sur, dessous et à travers, les ruisseaux, les courans, les eaux, les grands chemins, les passages, les rues, et toutes les terres ou places appartenant au Roi, aux communes, aux propriétaires ;

7.° De construire sur les terrains contigus du canal, les ponts, tuyaux, écluses, plans inclinés, chemins de fer, sas, et enfin tous les ouvrages qui pourront assurer le succès de cette entreprise ;

8.° De faire les améliorations jugées avantageuses à cette entreprise, soit dans la direction, soit dans la largeur du canal ;

9.° De déposer et confectionner sur les terres contigües au canal, les matériaux dont la compagnie aura besoin, de former des chemins de hallage, d'élever les rives, et d'établir des ponts pour remorquer et tirer les bateaux ;

10.° De faciliter le croisement des bateaux par le nombre de gares, bassins, que la compagnie jugera nécessaires ;

11.° De prendre les matériaux dans les terres riveraines pour faire les canal, aqueducs, réservoirs, pompes à feu et tous les autres ouvrages ; le tout à charge par elle d'indemniser, d'après les règles qui seront indiquées, les fermiers et les propriétaires dont les intérêts seraient froissés par l'entreprise du canal.

La présente demande est accordée aux conditions suivantes :

Plans du canal.

Art. I.er La compagnie se conformera scrupuleusement aux plans d'ensemble et de détail indiquant les points où le canal doit passer; et la surface des terrains à acquérir, lesdits plans resteront déposés à la préfecture du département.

Routes coupées.

Art. II. Si la compagnie doit, pour l'exécution des travaux, couper une route, ou la dégrader de manière à la rendre impraticable, elle devra, avant même de la couper et de la détériorer, en ouvrir, à ses frais, une nouvelle aussi bonne que l'ancienne, très-près d'elle, et l'entretenir constamment en bon état et à ses frais.

Prise d'eau du Noirieu.

Art. III. La compagnie du canal de Saint-Quentin étant chargée par la loi de concession d'ouvrir une rigole souterraine pour conduire au biez supérieur du canal de Saint-Quentin les eaux du Noirieu destinées à augmenter le volume d'eau de ce canal; et la rivière du Noirieu devant également servir à alimenter le canal de la Sambre à l'Oise; il est statué que deux ingénieurs nommés, l'un par la compagnie du canal de Saint-Quentin, et l'autre par la compagnie du canal Dauphin, régleront les difficultés à résoudre ou nommeront un troisième ingénieur comme tiers expert.

Art. IV. Il est défendu à la compagnie de prendre et de dégrader, sans le consentement des propriétaires, les maisons et bâtimens construits avant la publication de la présente loi, ou les terres qui, à cette époque, étaient formées en jardins, parcs, enclos, etc.; si lesdits bâtimens et jardins ne sont pas compris dans les plans et tableaux d'indemnités qui ont été dressés et fournis.

Défense de dégrader les bâtimens des riverains.

Art. V. Il est permis à la compagnie d'ouvrir et d'entretenir des chemins neufs pour conduire des villes, ou villages voisins, à un port du canal, après s'être concerté avec les autorités locales et obtenu leur agrément.

Ouvertures de routes neuves.

Art. VI. Les commissaires de la compagnie qui ont fait dresser par l'ingénieur de la compagnie les plans et projets du canal pour en constater la possibilité, les avantages et les dépenses, devront fournir trois copies du plan et du rapport. Une copie sera déposée à la sous-préfecture d'Avesnes, l'autre à la sous-préfecture de Saint-Quentin et la troisième chez le secrétaire de la compagnie.

Dépôt du plan et du rapport.

Toute personne, sans aucune distinction, pourra en exiger la communication, et demander des extraits et des copies du rapport, en payant au secrétaire 50 cent. par chaque cent mots.

Ces copies, ainsi certifiées, seront consi-

dérées comme authentiques devant tous les tribunaux et autorités du Royaume.

Le secrétaire de la compagnie sera obligé, dans les huit jours qui suivront l'invitation, de présenter le plan et le rapport aux commissaires désignés dans cette loi, au tribunal devant lequel les intérêts relatifs à la compagnie se discuteront.

Le tracé ne peut être changé.

Art. VII. La compagnie ne pourra pas s'écarter de la direction fixée par le plan et le rapport, sans obtenir l'autorisation, par écrit, des propriétaires des terrains à prendre ; à l'exception des cas prévus par l'article suivant.

Cas d'exception de l'article 7.

Art. VIII. Si, en ouvrant le canal, et les fondations des ponts, écluses, on découvrait un sol peu solide, des sources, la compagnie se ferait autoriser par les commissaires à changer le tracé partiel, après avoir indemnisé les propriétaires à déposséder.

Erreurs ou omissions dans les noms des propriétaires ou fermiers.

Art. IX. La compagnie est autorisée à exécuter tous les travaux relatifs au canal, dans les terres désignées au rapport, lors même que les noms des propriétaires auraient été omis ou mal indiqués ; il suffira que les commissaires garantissent, par leur signature, l'existence de ces diverses erreurs.

Largeur du canal et chemin de halage.

Art. X. Le canal, y compris le chemin de halage et les fossés séparant ce chemin des propriétés riveraines, ne devront avoir en tout que trente cinq mètres de largeur ; à l'excep-

tion des bassins, gares, ports, quais, dont la largeur ne pourra excéder cent mètres, sans le consentement des propriétaires des terrains appartenant au canal.

Art. XI. Il est permis à Sa Majesté, aux possesseurs de majorats, aux corporations, maris, tuteurs, curateurs, dépositaires, exécuteurs testamentaires, administrateurs, etc., de céder, non seulement en leur nom, mais encore au nom des enfans mineurs, des interdits, des femmes mariées, etc. tout ou partie de leurs propriétés reconnues nécessaires pour l'ouverture du canal et la construction de tous les ouvrages qui en dépendent. Cession des biens de mineurs, etc.

Si, par les travaux, des propriétés se trouvaient divisées en petites parcelles, de manière à en rendre l'exploitation difficile, les mêmes personnes désignées ci-dessus, auxquelles la loi ne confère par le droit d'aliéner, sont autorisées à les vendre, ou à les échanger en totalité ou en partie avec les personnes qu'elles jugeront convenables, après en avoir obtenu l'autorisation des commissaires, qui sont également chargés d'en déterminer la valeur; à l'exception de ces contrats qui sont étrangers à la compagnie, elle supportera les frais de tous les actes passés dans son intérêt.

Les cessions au profit de la compagnie seront ainsi conçues : « Je soussigné cède, moyennant » ( fixer les sommes ) payables ( indiquer les

» termes de paiement) tous mes droits, actions
» et priviléges sur une terre (la désigner) à
» la compagnie du canal de la Sambre à l'Oise,
» à charge par elle d'en jouir et disposer con-
» formément à la loi de concession. »

« En foi de quoi j'ai signé de ma main, et
» scellé le présent acte, le .....

Ces cessions seront déposées chez le secrétaire de la compagnie qui délivrera des copies à toutes les personnes qui en formeront la demande. Sa rétribution sera de 50 cent. par chaque cent mots ; et ainsi en raison du nombre plus ou moins considérable des mots qui se trouveront dans une copie.

Obligation de la compagnie d'acheter les parcelles séparées.

Art. XII. Si les travaux du canal coupent et divisent des terrains, de manière que leur superficie d'un coté du canal soit réduite à moins de 20 ares, et si le propriétaire n'avait pas d'autres terres qui y fussent contiguës; la compagnie pourra être forcée d'acheter les parcelles. Le prix en sera déterminé d'après les bases qui ont servi à l'estimation des terrains destinés au canal.

La compagnie est autorisée à revendre les terrains inutiles à l'entreprise.

Art. XIII. Afin d'éviter les discussions qui s'éleveraient entre la compagnie et les propriétaires des terres et bâtimens qui pourraient être dégradés par l'effet des travaux, la compagnie est autorisée à en faire l'acquisition ; mais elle pourra les céder et les vendre ensuite, si elle le juge convenable, ou les desti-

ner à des chemins, des passages, etc. Toutes les acquisitions faites de ces terrains par des tiers, seront valides, et la quittance, souscrite par le secrétaire de la compagnie, garantit la sûreté du paiement.

Cependant avant de revendre ces terrains, la compagnie devra en proposer la retrocession aux mêmes personnes qui les lui avaient cédés; dans le cas ou elles n'accéderaient pas à cette offre, elles déclareront que la compagnie leur avait proposé de leur faire cette revente, et qu'elles n'ont pas accepté cette proposition; cette attestation suffira aux tribunaux pour établir la validité de cette offre.

Emploi des fonds des ventes.

Art. XIV. Les sommes reçues par la compagnie pour le paiement des retrocessions, seront versées dans la caisse des recettes des péages, et auront la même destination.

Indemnités à payer aux tuteurs, etc.

Art. XV. Les tuteurs, curateurs et autres personnes désignées dans un des précédens articles, autorisés par la présente loi à vendre les terres destinées à établir le canal et autres ouvrages, pourront également recevoir les indemnités pour les dégradations des propriétés; les indemnités seront payées sur le champ ou converties en rentes sur l'Etat.

Dans le cas où les tuteurs, curateurs ne seraient pas d'accord sur le montant des indemnités, ces indemnités seront réglées par les commissaires, et payées aux époques fixées

par eux. Si les paiemens éprouvaient un retard d'un mois après l'échéance, les commissaires sont autorisés et peuvent être requis par les personnes intéressées, de désigner des employés qui recevront directement les péages de la même manière que les perçoivent les collecteurs de la compagnie, jusqu'à ce que les indemnités soient entièrement payées, ainsi que les dommages et intérêts qui pourront en résulter.

Les mêmes tuteurs, curateurs, etc., auxquels les indemnités seront dues pourront en réclamer le paiement par une action judiciaire, et même saisir les bateaux ou marchandises de la compagnie qui seraient sur le canal ou sur les quais, et dans les magasins; une copie de cette saisie sera signifiée à la compagnie, ou affichée sur un des quais. Si la compagnie laisse écouler six ou sept jours depuis la saisie, sans avoir acquitté les indemnités, la vente des bateaux ou marchandises pourra avoir lieu d'après les formes voulues par le code.

Vente des biens communaux.

Art. XVI. Les biens communaux, nécessaires aux travaux, seront estimés par les commissaires qui fixeront la rente à payer par la compagnie à chaque commune. Le montant en sera versé chaque année chez le percepteur des contributions.

La compagnie pour éteindre la rente, pourra donner des biens d'une valeur égale. L'échange

aura lieu lorsque les commissaires désignés dans cette loi, et les membres du conseil de la commune donneront leur adhésion.

Art. XVII. MM. ( le nombre est de douze pour le département du Nord et de douze pour le département de l'Aisne ) sont nommés pour décider toutes les questions qui s'éleveront entre les compagnies et les propriétaires ; ou toutes les autres personnes qui auront à faire valoir des droits sur les terres destinées au canal, ou riveraines et dégradées par les ouvrages. Désignation des commissaires.

Art. XVIII. Si l'un des commissaires mourait, s'il donnait sa démission, ou cessait de résider dans le département du Nord, ou de l'Aisne, les autres commissaires nommeraient en assemblée générale, le successeur, et dresseraient procès-verbal de leur délibération. Les nouveaux commissaires ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que ceux désignés dans la loi. Mode de remplacement des commissaires.

Art. XIX. Dans le cas où le restant des commissaires négligerait de nommer aux places vacantes, la compagnie est autorisée à demander au sous-préfet d'Avesnes ou de Saint-Quentin, de désigner des commissaires pour compléter le nombre de douze. Commissaires désignés par les sous-préfets.

Art. XX. Ne pourront être commissaires les agens et actionnaires de la compagnie ; les propriétaires ou fermiers des terrains traversés par le canal. Qualités requises pour être commissaires.

Pour être commissaire, il faut résider dans le département du Nord ou dans le département de l'Aisne, être électeur ou curé d'une paroisse, ou avocat ou notaire, ou fils ou gendre d'électeur.

Assemblée des commissaires.

Art. XXI. Les commissaires du département du Nord se réuniront à Landrecies, et ceux du département de l'Aisne à Guise ou à Lafère.

Sur la réquisition faite par écrit à trois commissaires désignés dans cette acte par la moitié, ou plus, des membres de la compagnie, ou par trois propriétaires ou fermiers des terrains nécessaires au canal, de se former en comité, les commissaires ainsi requis devront, dans les quinze jours de cette réquisition, convoquer une assemblée, dont la réunion aura lieu dans les vingt-un jours qui suivront la date de la convocation.

Dans leur première assemblée, les commissaires choisiront parmi trois candidats présentés par la compagnie, celui qui doit remplir les fonctions de secrétaire; le salaire de ce secrétaire est à la charge de la compagnie.

Toutes les délibérations des commissaires seront transcrites par le secrétaire sur un registre particulier fourni par la compagnie. Lorsqu'elles seront signées par les commissaires réunis au nombre de cinq au moins, ou par le secrétaire, s'il en a reçu l'autorisation spéciale, les délibérations seront considérées comme authentiques par les tribunaux.

Les pouvoirs et l'autorité accordés par cette loi aux commissaires, pourront, de tems à autre, être confiés à la majorité des membres présens aux assemblées, lorsque le nombre des commissaires ne sera pas au-dessous de sept; dans ce cas on désignera un président dont la voix l'emportera, en cas de partage de suffrages.

Art. XXII. Les commissaires sont autorisés et même requis d'éclairer leur opinion sur la valeur des terres, par le témoignage des experts, dont ils pourront exiger un serment, et de déterminer dans une délibération qu'ils devront signer, quel prix la compagnie doit payer pour la cession des terrains nécessaires au canal, et quelles sont les indemnités à accorder aux fermiers dont les terres seront dégradées par l'effet des travaux du canal. Pouvoirs accordés aux commissaires.

Art. XXIII. Les commissaires convoqués qui ne se rendront pas à l'assemblée sans excuse valable, paieront chacun une indemnité de 100 francs au profit des pauvres. Indemnité à payer pour cause d'absence.

Art. XXIV. Si la compagnie, ou les propriétaires des terrains destinés au canal, trouvent que la décision des commissaires froissent leurs intérêts; si, dans les vingt-un jours qui suivront cette décision, ils en préviennent par écrit le secrétaire de la compagnie; si, après deux significations faites à leur domicile, les propriétaires refusent de recevoir le montant Appel du jugement des commissaires.

de l'estimation et de remettre les titres ; les commissaires ont le droit et sont même requis de renvoyer l'affaire au président de la cour royale du ressort, qui fera juger les difficultés par le tribunal ou par un jury de sept membres.

Indemnités à payer.

Art. XXV. Dans le cas où les indemnités fixées par le tribunal seraient égales ou moins fortes que le montant de l'évaluation des commissaires ou que les offres de la compagnie, tous les frais de la procédure seront à la charge du propriétaire ou du fermier réclamant ; la compagnie les acquittera et les prélèvera sur le montant, ou si l'estimation du tribunal est plus élevée, la compagnie remboursera les dépenses de procédure qui resteront à sa charge.

Caution à fournir.

Art. XXVI. Lorsque les indemnités taxées par les commissaires ne s'éleveront pas à une somme de deux mille francs, le propriétaire ou fermier réclamant devra donner une caution solvable pour cette somme, afin de faire acquitter par elle les frais de procédure.

Formalités à remplir par les plaignans.

Art. XXVII. Les commissaires ne peuvent pas recevoir une plainte, si elle n'a pas été communiquée quinze jours auparavant au secrétaire de la compagnie, qui est tenu d'en donner un reçu.

Toute plainte qui n'aura pas été présentée dans les trois mois qui suivront les dégradations, ne sera plus admise et sera considérée comme non avenue.

Art. XXVIII. Afin de ne pas arrêter, ni suspendre les travaux du canal, la compagnie pourra se mettre en possession des terrains qui lui sont nécessaires, aussitôt que les indemnités auront été réglées de gré à gré entre les propriétaires et la compagnie, ou par les commissaires, et dans le cas où le paiement entier en aura été effectué ou offert.

La compagnie se met en possession des terres soit ne payant la valeur, soit en donnant bonne caution.

Si les propriétaires de ces terrains étaient absens ou inconnus, ou s'ils refusaient de donner les titres, et de recevoir le prix de l'estimation, la compagnie est autorisée à déposer le capital à la banque de France, ou à donner une caution reconnue solvable par les commissaires pour l'acquittement de la somme fixée, et elle jouira à dater de cette époque de l'entière propriété, et du revenu de ces immeubles.

Jusqu'à ce que ces formalités aient été remplies, ou que le consentement ait été donné par les propriétaires, il est défendu à la compagnie de prendre possession des terrains.

Art. XXIX. Les sommes dues aux administrateurs, tuteurs, curateurs et autres personnes agissant dans l'intérêt des mineurs, etc., etc., dont les propriétés devront être achetées ou endommagées pour l'exécution du canal, seront payées ainsi qu'il suit :

Emploi du prix des ventes des biens de mineurs, etc.

Si la somme est au-dessus de 500 francs, elle sera versée à la banque de France, et

on l'inscrira, avec l'autorisation des tuteurs, etc., sous les noms des personnes que trois commissaires désigneront. L'emploi de cette somme ne pourra être fait que d'après l'autorisation spéciale du tribunal. Si la somme n'excède pas 500 francs, elle sera mise par les commissaires à la disposition des tuteurs qui la placeront de la manière la plus utile aux mineurs. Les quittances données à la compagnie par les tuteurs, qui auront reçu d'ailleurs des commissaires l'autorisation de les délivrer, seront valables.

Les possesseurs actuels des terrains seront considérés comme les seuls propriétaires jusqu'à décision contraire des tribunaux.

Art. XXX. Dans le cas où il s'éleverait des contestations sur les terrains dépossédés, la propriété ou l'argent déposé à la banque, sera considéré comme appartenant aux personnes en possession au moment du réglement des indemnités, et elles continueront à toucher les intérêts, jusqu'à ce que les tribunaux aient décidé le contraire.

Délai de 5 ans fixé pour les réclamations de propriétés.

Art. XXXI. Les personnes qui ont des titres, intérêts, droits d'usage, ou de propriété, etc., etc., sur un immeuble concédé par cette loi à la compagnie, devront dans l'espace de cinq ans, à dater de la vente, faire enregistrer leurs titres, et l'objet de leurs réclamations : passé ce délai, elles seront déchues de leurs prétentions, quels qu'en soient l'objet et l'étendue, et ladite compagnie sera propriétaire incommutable.

Art. XXXII. Les personnes dont les réclamations sont prescrites par rapport à la compagnie, conservent plein recours et tous leurs droits contre ceux, qui, indûment, ont touché les indemnités, non seulement pour le remboursement du capital, mais aussi pour les intérêts.

Recours réservés aux propriétaires.

Art. XXXIII. Les fermiers qui ne jouissent que pour un an, ou d'année à l'autre, des terres destinées au canal, et toutes personnes dont les droits sont aussi limités, abandonneront la possession desdits terrains à la compagnie, six mois après en avoir été prévenues par elle, ou par l'un ou plusieurs de ses délégués. Si les détenteurs refusaient d'acquiescer à sa demande, la compagnie porterait plainte au tribunal afin d'être mise en possession. Le tribunal est requis, par la loi actuelle, de faire sur le champ procéder à cette mise en possession, et de condamner les récalcitrans à des dommages et intérêts.

La compagnie a le droit de demander d'entrer en possession, dans les six mois, des terrains loués pour une année seulement.

Art. XXXIV. La compagnie est autorisée à prélever sur le prix de l'estimation des terrains hypothèqués et qui lui sont concédés, le montant des inscriptions, et à acquitter le capital et les intérêts aux créanciers hypothécaires.

Remboursement des créances hypothécaires.

Art. XXXV. Les commissaires sont chargés de régler quelle est la portion du prix de vente ou des indemnités qui doit être al-

Réglement des indemnités dues aux propriétaires

et aux fermiers.

loué aux fermiers des terrains concédés pour le canal.

Concessions d'eau et amendes.

Art. XXXVI. Les riverains du canal dont les bâtimens ou terrains se trouvent plus bas que le niveau des eaux, sont autorisés à établir des tuyaux de conduite pour en tirer les eaux nécessaires à leur usage, à charge par eux de convenir d'avance, de gré à gré, avec la compagnie, du diamètre de ces tuyaux et de la redevance annuelle à payer.

L'arriéré des redevances sera recouvré par la saisie et la vente à l'encan des marchandises et des biens des débiteurs.

Les personnes qui, sans autorisation, établiront des tuyaux, seront condamnées à payer à la compagnie, une somme qui ne pourra être au-dessus de 50 francs, ni au-dessous de 5 francs par jour, à dater du jour de l'établissement des tuyaux.

Amendes pour les délits qui nuisent à la salubrité des eaux.

Art. XXXVII. Il est défendu de laver des animaux dans le canal, d'y nettoyer de la toile, de la laine, etc., d'y jeter aucune substance malsaine, d'y conduire les eaux des égouts, de troubler la limpidité des eaux, et de nuire d'une manière quelconque à leur salubrité, sous peine d'une amende qui ne pourra être ni au-dessus de 100 francs, ni au-dessous de 5 francs.

Amendes encourues par

Art. XXXVIII. Toute personne qui tirerait de l'eau du canal sans autorisation de la com-

pagnie, ou qui, étant autorisée à établir des tuyaux de communication, partagerait avec d'autres les eaux concédées, toute personne enfin qui diminuerait les eaux du canal sera condamnée, pour chaque délit, à une amende qui ne pourra être de plus de 250 francs, ni moins de 5 francs. Il sera en outre permis à la compagnie de priver d'eau ceux qui auraient commis l'un ou autre de ces délits.

Les délinquans qui prendraient de l'eau sans autorisation.

Art. XXXIX. En considération des dépenses énormes que la compagnie doit faire pour exécuter le canal, les aquedncs, etc., etc., il sera permis à ladite compagnie de percevoir à son profit les diverses taxes fixées ci-après, pour le transport et les dépôts sur les quais, des charbons, pierres, bois et autres marchandises et matières quelconques voiturées sur le canal.

Autorisation d'établir un droit de tonnage.

Pour les bois de charpente, les pierres, briques, tuiles, charbon et autres marchandises quelconques, (excepté les engrais) 45.c par tonneau et par distance de cinq mille mètres.

Taxes.

Pour le fumier, la chaux, l'argile, la pierr à chaux et tous les articles destinés à fumer les terres, 22 cent. et demi, par tonneau, et par distance de cinq mille mètres.

Art. XL. Il sera permis à la compagnie de percevoir sur les chemins de halage un droit de 1 cent. par kilomètre, par cheval, mulet ou

Droits de barrière sur les chemins de halage.

âne ; le droit sera payé par les conducteurs avant de passer les barrières. Sont exceptés de tout péage les chevaux de halage.

Pour chaque troupeau de bœufs ou de vaches, un franc 50 cent. par vingt têtes.

Pour chaque troupeau de cochons, de moutons, d'agneaux, 50 cent. par vingt têtes.

Le droit de barrière ne peut être perçu qu'une seule fois en 24 heures.

Art. XLI. Aucun droit de barrière ne sera perçu pour les mêmes animaux deux fois par jour, ni s'ils passent plusieurs barrières le même jour.

Un billet délivré gratis par le préposé à la barrière énoncera que le paiement du droit a été fait ledit jour, et en représentant ce billet le même jour à tous les préposés des autres barrières, aucun droit ne sera perçu.

Il est permis à la compagnie, quand elle le jugera convenable, d'empêcher les chevaux et bestiaux quelconques de passer sur les chemins de halage ; on excepte cependant ceux qui tirent les bateaux.

Mode de recouvrement des péages.

Art. XLII. Les droits de péages qui sont réglés uniformément sur le canal, seront payés aux préposés, conformément aux dispositions arrêtés par la compagnie réunie en assemblée générale.

Saisie en cas de non paiement.

Dans le cas ou les bateliers, passagers, négligeraient ou refuseraient de payer les droits, la compagnie peut les poursuivre pour dettes devant les tribunaux, ou bien ses préposés sont

autorisés à saisir les chevaux, bateaux et marchandises ; et à les retenir jusqu'au parfait paiement non seulement des droits de péage, mais de tous les frais de saisie et pertes.

Si les bateaux, bestiaux et marchandises saisies, ne sont pas dégagés sept jours après la saisie en acquittant les droits, les préposés de la compagnie feront vendre ces objets, en se conformant aux lois sur la vente des meubles.

Vente des objets saisis en cas de non paiement.

Art. XLIII. Les propriétaires du canal en feront mesurer exactement la longueur, et placeront des deux côtés des bornes milliaires de mille en mille mètres, qui devront toujours être maintenues en bon état. Un bateau paiera le mille entier dès qu'il aura franchi l'une de ces colonnes, dans le cas même où il n'irait pas jusqu'à la suivante.

Bornes milliaires. Fractions de distance et de poids.

Si le poids de la charge d'un bateau traversant le canal contient une fraction moindre d'un quart de tonneau, le droit sera perçu sur un quart.

Art. XLIV. Pour prévenir les discussions dans les droits de péage, et éviter toute fraude, le patron de chaque bateau naviguant sur le canal, sera tenu de donner aux receveurs, ou autres préposés de la compagnie, une déclaration signée du propriétaire du bateau, qui constatera la quantité, la qualité, et le poids des marchandises et autres objets dont chaque bateau est chargé, qui indiquera en outre d'où il

Les propriétaires de bateaux devront donner par écrit la déclaration de la nature et de la quotité du chargement.

vient et où il sera déchargé. Cette déclaration devra également distinguer les marchandises qui sont sujettes à des droits différens.

Amendes encourues en cas de contravention.

Dans le cas où le propriétaire d'un bateau, pour frustrer la compagnie des droits de péage, négligerait ou refuserait, soit de remettre cette déclaration et la facture, soit de donner des indications exactes aux agens de la compagnie, soit de décharger les marchandises dans l'emplacement fixé dans la facture, ce propriétaire de bateau sera condamné à une amende qui ne pourra être au-dessus de vingt-cinq francs, ni au-dessous de 10 francs par tonneau de marchandises. Ces amendes seront dues à la compagnie en outre du paiement des droits ordinaires.

Vérification du tonnage.

Art. XLV. Lorsque le receveur des droits de la compagnie, et le propriétaire ou le conducteur du bateau et des marchandises, ne seront pas d'accord sur le poids ou la mesure de ces marchandises, le receveur du canal aura le droit d'arrêter le bateau, de faire mesurer ou peser le chargement; si la mesure ou le poids se trouvent plus grands que ceux indiqués dans la déclaration, le propriétaire ou conducteur du bateau et des marchandises qui a signé la déclaration, paiera la totalité des droits et des frais de mesurage. Mais si les poids ou mesures se trouvent égaux ou inférieurs à ceux portés dans la déclaration, le re-

ceveur paiera les frais de mesurage et jaugeage, et sera en outre tenu d'acquitter les dommages que fixeront les commissaires en raison des retards, et d'après l'évaluation faite par des experts nommés par eux.

Art. XLVI. Toute personne, sans exception, pourra se servir, en acquittant les droits du canal, des chemins, ponts et quais, en se conformant aux réglemens établis.

Le passage est libre à la condition d'acquitter les droits.

Les bateaux naviguant sur le canal ne passeront pas, sans le consentement de la compagnie à d'autres heures que celles-ci dessous indiquées.

Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, de six heures du matin à sept heures du soir.

Pendant les mois de mars, avril, septembre et octobre, de quatre heures du matin à neuf heures du soir.

Et pendant les mois de mai, juin, juillet et août, de trois heures du matin à dix heures du soir.

Art. XLVII. La compagnie est tenue de faire, à ses frais, des aqueducs, rigoles, fossés pour jeter dans le canal, ou faire passer dessous, les eaux surabondantes qui pourraient noyer les terres riveraines.

La compagnie est tenue de faire des aqueducs, rigoles, fossés, etc., pour l'écoulement des eaux.

Elle est également tenue de rétablir les abreuvoirs qui existaient, de les maintenir en bon état, et de les alimenter de bonne eau.

Si les aqueducs, rigoles, fossés établis par la compagnie, ne sont pas entretenus par elle en bon état, les propriétaires ou fermiers des terres adjacentes, adresseront, par écrit, leur plainte au secrétaire, ou aux agens connus de la compagnie. En cas de négligence, vingt-un jours après la première sommation, les mêmes propriétaires ou fermiers rendront compte à cinq commissaires de la négligence des agens de la compagnie, et demanderont l'autorisation de réparer sur le champ, eux-mêmes, pour le compte de la compagnie, lesdits ouvrages. Les commissaires sont autorisés et même requis, de faire droit à ces demandes lorsqu'ils les trouveront justes, sans être même obligés de se réunir pour cet objet. Ils arrêteront les devis estimatifs des dépenses, qui seront toutes à la charge de la compagnie.

Si, trois mois après l'avertissement, la compagnie négligeait ou refusait d'acquitter le mémoire des dépenses, le recouvrement en serait exigé de la même manière qu'on poursuit le remboursement des dettes de la compagnie.

La compagnie de son côté fera poursuivre les délinquans qui interrompraient la navigation en jetant des décombres dans le canal.

Séparation des terrains du canal et des propriétés riveraines, par

Art. XLVIII. La compagnie est également tenue d'établir dans les six mois qui suivront l'ouverture de la navigation, des haies, fossés, barrières, pour séparer les chemins de halage

des propriétés riveraines, et de garantir ces propriétés des troupeaux qui suivront les chemins. Elle devra faire les fossés, barrières, etc. sur son propre terrain et les entretenir à ses frais. des fossés, barrières, haies.

Les contestations entre la compagnie et les propriétaires ou fermiers, sur le nombre et les dimensions des fossés, chemins, etc. seront jugées par les commissaires.

Dans le cas où la compagnie n'exécuterait, ou n'entretiendrait pas les ponts, aquedncs, haies, fossés, etc. etc., ordonnés par les commissaires, il sera permis, trois mois après, aux propriétaires ou fermiers, qui souffriraient de ce retard, d'exécuter ou de réparer ces travaux. Les frais seront arrêtés par les commissaires, remboursés par la compagnie auxdits propriétaires ou fermiers, trois mois après que lesdits frais auront été réglés et que le compte en aura été adressé au secrétaire de la compagnie.

Si la compagnie ne payait point les dépenses dans un délai fixé, les commissaires seraient obligés d'ordonner la saisie et la vente des marchandises ou propriétés de la compagnie.

Les propriétaires ou fermiers pourront de même s'ils le jugent convenable poursuivre les remboursemens par la voie des tribunaux.

Art. XLIX. La compagnie sera obligée de faire construire à ses frais, un pont pour le Construction des ponts.

passage des voitures à Ors, un second à Catillon, etc.

Les propriétaires, les fermiers des terres riveraines, etc., pourront construire des ponts à leurs propres frais.

Art. L. Si les ponts exécutés par la compagnie, d'après les projets arrêtés et les ordres des commissaires, ne paraissent pas suffisans; les propriétaires, fermiers des terres ou moulins des environs, sont autorisés à établir à leurs propres frais, tel nombre de ponts qu'ils jugeront convenable, avec le consentement de la compagnie ou des commissaires. Si, vingt jours après la demande qui en sera faite, on ne répondait pas, les ponts seront exécutés dans la même forme que ceux de la compagnie, et devront être terminés dans les mêmes délais. On aura soin, en les établissant, de ne point interrompre la navigation.

Les ponts mobiles devront être mis en place aussitôt après le passage des bateaux.

Art. LI. Les préposés des ponts mobiles sont tenus de les remettre en place aussitôt après le passage des bateaux, et il leur est défendu de les manœuvrer lorsqu'il n'y a point de bateaux à passer, sous peine d'une amende qui ne peut pas être au-dessus de quarante francs ni au-dessous de vingt.

Si le maître ou patron d'un bateau, fait tenir ouvert par sa négligence, un pont mobile plus long-tems qu'il ne faut, il sera condamné pour chaque délit à payer une amende qui ne peut être au dessus de quarante francs ni au-dessous de vingt francs.

Moitié de l'amende appartiendra au plaignant.

Art. LII. En cas d'inondation, rupture de digues, accidens arrivés aux écluses, barrages, etc., lorsque les terres riveraines souffriront des dommages et que les réparations seront urgentes, il sera permis à la compagnie, à ses agens, ouvriers, d'entrer dans les terres voisines du canal, (les clos exceptés) d'y établir des chantiers, et d'y faire travailler les pierres, bois, etc. etc., nécessaires aux réparations.

Réparations urgentes en cas d'inondation, etc.

Art. LIII. Si les propriétaires ou fermiers des terres adjacentes négligeaient de curer les fossés qui conduisent les eaux dans le canal, et si, deux mois après en avoir été prévenus par la compagnie, ils n'exécutaient pas les ouvrages, la compagnie pourra, avec l'autorisation de cinq ou plus des commissaires non assemblés, faire curer et réparer lesdits fossés aux frais des propriétaires et fermiers.

La compagnie est autorisée à faire curer les rigoles des terres riveraines pour le compte des propriétaires.

Les dépenses seront remboursées par les propriétaires ou fermiers à la compagnie, d'après le réglement des commissaires. Si, trois mois après la demande du remboursement, lesdits propriétaires ou fermiers n'ont point acquitté ces dépenses, ils y seront contraints par les voies indiquées plus haut.

Art. LIV. Les propriétaires des terrains riverains du canal ont le droit de construire des quais, magasins, machines pour décharger les marchandises sur leurs propriétés, et d'ouvrir des chemins qui aboutissent au canal. Ils ont

Les propriétaires des terrains peuvent construire des quais, bassins.

également le droit d'ouvrir des gares, bassins pour faire tourner ou stationner leurs bateaux à la condition que les constructions ne nuiront pas à la navigation et n'interrompront point les chemins de halage.

Les droits à percevoir par les propriétaires pour l'usage desdits quais, magasins, etc., seront déterminés par les commissaires, mais ils ne pourront être perçus en déduction de ceux dûs à la compagnie.

Si dans un tems déterminé, les propriétaires riverains n'exécutent pas les quais projetés, la compagnie aura le droit de les établir.

Art. LV. Lorsque les commissaires auront jugé des quais, chemins, magasins, etc. etc, nécessaires à la navigation, et lorsque, six mois après en avoir été prévenus par écrit et à domicile, par la moitié de la compagnie, les propriétaires des terrains riverains n'auront pas construit à leurs frais ces quais, magasins, etc., la compagnie aura le droit, nonobstant toute opposition, de prendre les terrains nécessaires pour construire les quais, magasins, routes, le tout conformément aux décisions des commissaires.

Sont exceptés de ces dispositions les bâtimens, jardins, cours, parcs, enclos, promenades, plantis, ou avenues des maisons dont on ne peut déposséder les propriétaires sur la simple déclaration des commissaires.

La valeur de ces terrains sera réglée et payée de la même manière que celle des immeubles destinés au canal et dont la cession est faite à la compagnie par la présente loi.

Art. LVI. Il est défendu à la compagnie et à toute personne de se servir des quais, etc., construits par les propriétaires, sans en avoir obtenu le consentement.

La compagnie n'a pas le droit de se servir des quais, etc. des particuliers sans leur autorisation.

Art. LVII. Tout propriétaire de bateau (à l'exception des bateaux d'agrément) qui naviguera sur le canal, est tenu de faire enrégistrer, au secrétariat de la compagnie, son nom, son domicile, et le numéro de son bateau; il fera, en outre, peindre les noms en lettres majuscules blanches, sur fond noir, de quatre pouces de hauteur au moins, et d'une largeur proportionnée, en dehors, à la poupe de son bateau, et au-dessus de la ligne de flottaison, lorsque le bateau est chargé.

Les bateliers sont tenus de faire peindre leurs noms sur leurs bateaux.

Tout propriétaire de bateau (excepté ceux d'agrément) sera tenu d'attacher de chaque côté de son bateau une plaque en cuivre gravée, servant d'échelle à mesurer la charge du bateau. La compagnie aura le droit de faire jauger, mesurer un bateau et peser les marchandises toutes les fois qu'elle le voudra et par les personnes qu'elle désignera, mais à ses frais.

Tonnage des bateaux.

Les propriétaires, conducteurs de bateaux qui navigueront sur le canal sans avoir les noms et plaques exigés, ou qui les auraient altérés, qui s'opposeraient à la jauge des bateaux, ou qui les chargeraient ou déchargeraient dans un bassin ou autres parties du canal sans avoir

Amende contre les bateliers en contravention.

pris les mesures nécessaires pour empêcher les engrais, matériaux, de tomber dans le canal, seront condamnés pour chaque délit à une amende qui n'excédera pas vingt francs et ne sera pas moindre de cinq francs.

Passage aux écluses.

Art. LVIII. Il est défendu aux bateliers de mettre plus de tems que celui nécessaire pour le passage des écluses.

Lorsque le patron d'un bateau montant verra qu'un bateau descendant n'est pas à plus de 300 mètres d'une écluse, il devra passer cette écluse avant le bâtiment qui descend, afin que la même sassée puisse servir à ces deux bateaux. Tous les autres bâtimens placés en aval et en amont de l'écluse, à une distance moindre que 300 mètres, devront également suivre la même marche, pour qu'une sassée serve toujours au passage de deux bateaux ; la distance de 300 mètres dont il est parlé plus haut, sera indiquée par une borne.

Chaque contravention sera punie d'une amende qui ne pourra être ni au-dessus de cent francs ni au-dessous de 30 francs, qui seront distribués aux pauvres du village le plus voisin.

Défense aux éclusiers et agens d'accorder des préférences.

Art. LIX. Tout éclusier ou agent de la compagnie qui serait convaincu d'avoir fait passer un batelier avant son tour aux écluses, plans inclinés, etc. etc., ou d'avoir accordé la préférence à un batelier, dans le chargement ou

le déchargement sur les quais de la compagnie, sera condamné pour chaque délit, à une amende qui ne pourra être ni au-dessus de 100 francs, ni au-dessous de 30 francs, qui seront distribués aux pauvres du village le plus voisin.

Amendes en cas de contravention.

Art. LX. Tout bateau assujetti aux droits de tonnage établis par la loi, ayant une charge de moins de quatre tonneaux, ne pourra passer une des écluses du canal sans le consentement par écrit de l'agent de la compagnie, à moins que le patron ne paie le droit fixé pour les barques de quatre tonneaux.

Les bateaux au-dessous de 4 tonneaux ne pourront passer les écluses que sous certaines conditions.

Art. LXI. La compagnie est autorisée à faire, de distance en distance, des gares, des bassins, etc. etc. pour que les bateaux puissent se croiser, se tourner et séjourner; et à prendre sur les terres riveraines tout l'espace nécessaire pour établir ces gares, bassins, etc.

La compagnie est autorisée à faire des gares, bassins, etc.

Il est ordonné aux bateliers naviguant sur le canal, d'attendre et de retourner même dans les gares pour faciliter le passage des bateaux et de se conformer aux réglemens arrêtés par la compagnie.

Si un bateau stationnaire sur le canal n'est point amarré aux deux extrémités; si un bateau mal dirigé entrave la navigation, et si les patrons de ces bateaux refusent d'exécuter les ordres qui leur seront donnés, ils seront condamnés pour chaque délit, à une amende

Défense aux bateliers d'entraver la navigation.

qui ne pourra excéder 10 francs, et à une autre amende de 10 francs pour chaque heure qui s'écoulera depuis le moment où l'ordre aura été donné jusqu'à celui où il sera exécuté.

Les agens de la compagnie auront le droit de faire déplacer et décharger même les bateaux, afin d'éviter l'interruption de la navigation; ils seront également autorisés à saisir et à retenir lesdits bateaux jusqu'à ce que les dépenses du déchargement aient été acquittées par le délinquant.

Lorsqu'un bateau coulera bas, le propriétaire ou conducteur, sera tenu de le relever dans le plus court délai, ou de payer, avant sept jours, les dépenses faites par la compagnie pour le retirer; en cas de retard, les agens de la compagnie ont le droit de faire relever le bateau, de le conserver pour s'indemniser des avances faites par elle.

Amendes encourues par les bateliers qui obstruent la navigation.

Art. XLII. Tout batelier qui interceptera ou gênera la navigation, en faisant flotter des bois sur le canal, ou en chargeant, déchargeant, ou surchargeant son bateau, sera tenu de se rendre avec son bateau au lieu qui lui sera indiqué par l'un des agens de la compagnie, et d'exécuter sur le champ, les ordres qu'il en recevra; en cas de refus, il sera condamné pour chacun des délits, à une amende qui ne pourra excéder 100 francs.

Amendes en-

Les personnes qui jetteront du lest, des gra-

viers, pierres, etc., dans le canal ou aqueduc, etc., construits en vertu de la présente loi; celles qui, sans nécessité, ou par amusement, ouvriraient ou feraient ouvrir les écluses, vannes, etc.; celles qui feraient couler l'eau du canal trop rapidement, et ne fermeraient pas les portes des écluses après le passage d'un bateau, ou qui diminueraient le volume d'eau par un moyen quelconque, seront condamnées, pour chaque délit, à une amende qui ne pourra être au-dessus de 250 francs, ni au-dessous de 40 francs.

courues par les personnes qui font perdre les eaux du canal.

Toute personne qui, méchamment, détruira ou endommagera les bords du canal, et tout ouvrage dont la construction est autorisée par cette loi, sera arrêtée et condamnée à un emprisonnement, aux frais et dépens, et à une amende qui ne pourra être au-dessous du double de tous les dommages et pertes.

Peines encourues par ceux qui dégradent les ouvrages.

Pour le remboursement des frais et des amendes, on saisira les marchandises du délinquant et il sera retenu jusqu'au paiement des frais.

Art. LXIII. Si un propriétaire ou conducteur de bateaux cherchait, par des moyens illicites à frustrer la compagnie des droits de péage, soit en chargeant, soit en déchargeant les bateaux ailleurs que sur les quais publics, ou particuliers, dépendant de la compagnie, ou de toute autre manière, il sera condamné

Amendes encourues par les bateliers qui cherchent à frustrer les droits.

pour chacun de ces délits, à une amende qui ne pourra pas être au-dessus de 100 fr., ni au-dessous de 30 francs.

Le canal ne sera soumis à aucune autorité particulière, mais pourra être imposé.

Art. LXIV. Le canal et ouvrages accessoires exécutés en vertu de cette loi, ne seront soumis ni à la surveillance, ni aux ordres de quelque personne que ce soit, étranger à la compagnie, ni aux lois et réglemens particuliers, relatifs aux rivières appartenant à l'état.

La compagnie sera tenue de payer pour les terrains qu'elle achètera et les bâtimens qu'elle construira, des impôts qui seront réglés d'après les bases adoptées pour les contributions imposées aux terres ou bâtimens adjacents.

Les bateaux d'agrement appartenant à des riverains ne paieront point de droit entre les écluses.

Art. LXV. Tout propriétaire de terres adjacentes au canal aura le droit de se servir de bateaux d'agrément sans que la compagnie ou ses agens puissent s'y opposer, ni en exiger aucun droit; mais s'il veut passer une écluse ou plan incliné, il sera tenu de payer le droit fixé pour un bateau de quatre tonneaux parcourant quatre mille mètres ou d'obtenir une permission de la compagnie.

Il est défendu aux propriétaires de bateaux d'agrément de s'en servir pour transporter des voyageurs, des marchandises et d'obstruer la navigation.

Remboursement des dommages.

Art. LXVI. Tout dommage causé aux propriétaires riverains du canal, par suite de

l'exécution des ouvrages sera réglé d'après les bases adoptées pour les indemnités ordinaires. causés par la compagnie.

Art. LXVII. Si dix ans après que les terrains auront été achetés, le canal et autres ouvrages ne sont point achevés, et si les travaux commencés sont abandonnés pendant cinq ans, la compagnie dans les deux cas, sera tenue de restituer les dits terrains aux anciens propriétaires, leurs héritiers, etc. etc., dans le cas où ceux-ci voudraient les reprendre et payer les prix fixés par les commissaires. Si les commissaires n'étaient pas d'accord sur le prix, le tribunal ou un jury nommé par lui déterminerait la somme à rembourser; mais il ne pourrait dans aucun cas la porter au-delà du montant de la première vente faite à la compagnie par le propriétaire.

La compagnie doit restituer dans certains cas aux anciens propriétaires les terrains qu'elle avait achetés.

Art. LXVIII. Toutes les amendes déterminées par cet acte seront, en cas de non paiement, recouvrées par la saisie des biens du délinquant, qui sera ordonnée par le tribunal du ressort. Remboursement et emploi des amendes.

Toutes les amendes, à l'exception de celles qui ont reçu par les articles précédens une autre destination, seront versées entre les mains du trésorier de la compagnie, et employées par elle à tel usage qu'elle jugera convenable.

L'argent qu'on retirera des objets saisis et qui excèdera le montant des amendes et des frais, sera rendu au délinquant.

En cas de non paiement de la totalité des amendes, le délinquant sera enfermé.

Dans le cas où le prix des objets saisis ne suffirait pas pour payer les amendes, et si le remboursement du reste n'était pas effectué sur le champ, le tribunal fera enfermer le délinquant pendant un tems qui n'excèdera pas deux mois ; la liberté lui sera rendue, avant le terme fixé, aussitôt que l'amende et tous les frais auront été payés.

Les discussions de la compagnie pourront être jugées par des arbitres.

Art. LXIX. Il sera permis à la compagnie de soumettre à la décision d'arbitres toutes les discussions qui s'élèveront entre elle et d'autres personnes. Cet arbitrage se fera dans la forme qui aura été arrêtée de concert entre les parties ; mais cette marche ne pourra être suivie que du consentement des actionnaires réunis en assemblée générale.

Les sentences arbitrales seront exécutoires dans toutes les parties.

Les personnes condamnées peuvent en appeler aux tribunaux.

Art. LXX. Si une personne se trouve injustement traitée par le jugement des commissaires rendu en exécution de la présente loi, elle pourra dans les six mois qui suivront le jugement, et vingt jours après avoir prévenu celui contre qui elle doit porter plainte, en appeler au tribunal du ressort.

Les instances engagées en vertu de cette loi ne peuvent être annullées pour vice de forme.

Cas de prescription pour délit.

Art. LXXI. L'action contre un délinquant qui aura commis une infraction aux réglemens du présent acte, devra être intentée dans les

six mois à dater du jour où le délit aura été commis; et dans le cas où le délit entraînerait une suite de délits et de dommages, elle devra être intentée dans les six mois après le jour où le délit cessera de causer des dommages; après ce délai, le délinquant ne pourra plus être poursuivi; il y aura prescription.

Art. LXXII et dernier. Le présent acte de concession sera considéré comme un acte public, et loi de l'état; et toute personne est tenue de se conformer aux dispositions qu'il renferme.

---

# ANCIENNE LÉGISLATION

# DES CANAUX

## DE NAVIGATION ET DE DESSÈCHEMENT.

RÈGNES DE HENRI IV, LOUIS XIII ET LOUIS XIV.

Digitized by Google

# ANCIENNE LÉGISLATION

# DES CANAUX

SOUS LES RÈGNES

DE HENRI IV, LOUIS XIII ET LOUIS XIV.

EXTRAIT *de l'Edit du Roy Henri IV pour le dessèchement des marais, donné à Fontainebleau, le 8 Avril* 1599.

HENRI, etc. La force et richesse des Rois et princes souverains consistent en l'opulence et nombre de leurs sujets. Et le plus grand et légitime gain et revenu des peuples, mesure des nôtres, procède principalement du labour et culture de la terre, qui leur rend selon qu'il plait à Dieu, à usure le fruit de leur travail, en produisant grande quantité de bleds, vins, etc., etc., de quoi non seulement ils vivent à leur aise, mais peuvent entretenir le trafic et commerce avec nos voisins et pays lointains, et tirer d'eux or, argent et tout ce qu'ils ont en plus d'abondance que nous. Ce que nous considérons, et

que Dieu par sa bonté nous a donné la paix dedans et dehors notre royaume, nous avons estimé nécessaire de donner moyen à nosdits sujets, de pouvoir augmenter ce trésor, joint que sous ce labour, infinis pauvres gens détruists par le malheur des guerres, dont la plupart sont contraints mandier, peuvent travailler et gagner leur vie, et peu-à-peu se remettre et relever de misère, etc.

Pour à quoi parvenir, ne s'estant trouvé aucun de nos sujets qui nous en ait fait offre, soit à raison des grandes difficultés, risques et dépenses, ou autrement, nous jugeant cette œuvre très-nécessaire, et pour obvier aux grandes inondations, etc.

Sçavoir faisons, que de l'avis de notre conseil, et de nos certaines sciences, et nous avons dit, statué et ordonné, etc., que tous les palus et marais etc., tant dépendans de nostre domaine à nous appartenant, que ceux appartenant aux ecclésiastiques, gens nobles et du tiers estat, sans aucune exception de personne, assis et situés le long d'utiles mers, rivières, ou ailleurs, soient desséchés et essuyés par le sieur Bradley ou ses associés, ou les dits propriétaires et par eux rendus propres au labour, prairies, etc.

Art. I.er Pour dédommager et récompenser ledit Bradley, ses associés, etc., etc., nous leur avons donné la juste moitié de tous les

palus et marais appartenant à nous et dépendans de notre domaine, qu'ils auront ainsi desséchés et essuyés, etc., etc.

XVI. Ceux des Pays-Bas et autres estrangers qui viendront trouver ledit Bradley et associés pour servir et travailler auxdits desséchemens et ouvrages, seront tenus et respectés comme nos vrais sujets etc. Il leur sera par nous octroyé lettres de naturalité, etc., etc.

## EXTRAIT *de l'Edit de Henri IV de janvier* 1607.

Art. XVI. Et sur ce que les entrepreneurs nous ont remontré qu'ils feraient volontiers des canaux assez larges et profonds pour la navigation, ès lieux, endroits où la commodité s'en offrirait, encore que cette dépense ne fût nécessaire pour la perfection de leurs ouvrages; pour les inciter davantage à le faire comme estant travail qui doit être utile à tous nos sujets, nous leur avons permis et accordé, après que lesdits ouvrages et canaux auront été faits, d'y établir des péages à leur profit, et pour leurs successeurs à perpétuité, tels et ainsi que le jugerons nécessaire : ayant égard aux frais que lesdits entrepreneurs auront faits pour les construire, à la dépensé de l'entretennement et utilité publique.

Art. XVIII. Lesdits entrepreneurs, et tous ceux qui auront charge et pouvoir d'eux etc., pourront entrer, passer et repasser par les héritages d'autruy, quand il sera nécessaire etc., à la charge toute fois de payer de gré à gré l'intérest des maître et propriétaire (si aucun intérest y a en) s'ils ne s'en peuvent accorder: selon qu'il sera arbitré et jugé sommairement par le juge ordinaire du lieu, ou les *commissaires* qui seront par nous à ce, nommés, sans que pour cette raison desdits différens l'ouvrage ne puisse être, en aucune sorte, empêché et retardé.

Art. XXI. Sera aussi loisible aux dits entrepreneurs de faire abattre et ôter tout ce qui les pourrait empêcher ou retarder de faire ledit dessêchement, comme les écluses, glacis, moulins, etc., etc., en réparant néanmoins de gré à gré le dommage qu'ils feront à autruy, et s'ils ne s'en peuvent accorder, en les faisant au préalable visiter par les juges des lieux ou *commissaires* qui seront par nous députés pour connaître la commodité ou incommodité des choses, et en faire estimation, afin que lesdits entrepreneurs dédommagent les particuliers intéressés, selon et ainsi qu'il a été dit ci-dessus en l'article XVIII.

XXIV. Et afin que ce qui aura été commencé par lesdits entrepreneurs se puisse parachever selon leur intention, et que nuls autres ne

les en divertissent, nous avons défendu et défendons à toutes personnes, sous peine de mille livres d'amende (moitié de laquelle appartiendra auxdits entrepreneurs, et l'autre moitié à nous) et de plus grande peine s'il y écheait desbaucher ou faire desbaucher les gens et ouvriers desdits entrepreneurs; et avons ordonné et ordonnons que les étrangers qu'ils auront fait venir en France, ou auront commencé à travailler pour eux et à leurs ateliers, ne pourront de trois ans après, servir à autres, sinon du consentement desdits entrepreneurs.

XXV. Et pour donner plus de courage auxdits entrepreneurs de continuer leur dessein, déclarons être notre vouloir et intention de *gratifier et honorer du titre de noblesse douze d'entre eux, choisissant ceux qui ne le sont point par leur naissance, que nous jugerons avoir plus de mérite et contribuer davantage à la perfection desdits ouvrages, etc., nous réservant en outre d'accroître ci-après le nombre de douze, si nous jugeons que faire se doive.*

EXTRAIT *de l'Arrêt et Réglement fait par le Roy en son Conseil, le 22 Octobre* 1611.

Art. III. Sa Majesté entend que ceux qui se ressentiront du bénéfice et commodité dudit

dessèchement, contribuent au *prorata* du bien et commandement qu'ils en recevront; ce qui sera jugé et liquidé par lesdits *commissaires* ou juges des lieux, auxquels en est attribué la connaissance.

V. Ordonne pareillement sadite Majesté, qu'au lieu des péages que lesdits entrepreneurs peuvent prendre sur les canaux navigables qu'ils ont déjà faits, ou pourront faire ci-après, en conséquence des édits et déclarations qui leur ont été accordés, *ils pourront seuls entreprendre de faire porter dessus lesdits canaux tout ce qui se présentera volontairement de gré à gré*; avec les propriétaires desdites marchandises, desquels droits ils pourront disposer, comme de choses appartenantes sans préjudice toutefois des droits de Sa Majesté, ou particulier, lesquels seront payés sur les marchandises qui seront transportées par lesdits canaux, ainsi et en la même forme qu'il est accoutumé d'être payé au passage des rivières et autres endroits, par lesquels elles sont à présent transportées.

VI. Sa Majesté permet auxdits entrepreneurs de prendre ce qui leur sera nécessaire des terres voisines, pour faire leurs canaux, chemins et levées, selon les devis et desseins qu'en auront fait ceux qui ont la conduite des ouvrages, en payant toutefois et récompensant les propriétaires desdites terres, de gré à gré, ou selon qu'il sera arbitré par le juge des lieux,

*ou commissaires*, qui, à ce, seront députés, comme il est porté par les 18.e et 21.e articles de ladite déclaration.

## CANAL DE BRIARE.

En 1601 Sully par les ordres de Henri IV fit commencer le canal, et employer à cet ouvrage 6000 soldats jusqu'en 1610 à la mort du Roi et à la retraite du ministre. Les travaux furent alors interrompus et les entrepreneurs ruinés.

Louis XIII en 1638 accorda la concession à perpétuité de ce canal aux sieurs Guyon et Bouterouë, leur abandonna sans indemnité les travaux faits, les terrains achetés, et les matériaux approvisionnés.

EXTRAIT *des lettres patentes accordées par le Roi pour le canal de Briare au mois de Septembre* 1638.

Louis, etc. Le défunt Roy notre très-honoré seigneur et père etc., avait jugé ne pouvoir être fait de plus utile et avantageux au public pour le commerce et le transport des marchandises et denrées que la communication des rivières de Seine et de Loire par le moyen d'un

canal navigable depuis Briare jusqu'à Montargis etc. Ces considérations avaient porté notre dit seigneur et père à commencer l'ouvrage du dit canal, qui a été poursuivi pendant quelques années; mais son décès étant survenu, et ensuite la mort de celui qui avait la conduite et la direction de cet ouvrage, il a été entièrement délaissé et abandonné, tant parceque les guerres que nous avons eu à soutenir depuis le commencement de notre règne, et que nous avons encore sur les bras, ne nous ont pas permis de faire la dépense requise, pour la continuation et perfection dudit canal, qu'à cause que jusqu'à présent l'on a estimé impossible ou très-difficile de l'achever, et de le fournir de la quantité d'eau nécessaire à la navigation à cause de la situation inégale et montueuse du pays où il doit passer.

Et toutefois maistres G. Bouterouë et J. Guyon s'étant appliqués à chercher les moyens d'achever ledit canal, et de le fournir suffisamment d'eau, ils ont trouvé la chose possible, et se sont offerts à nous en notre conseil, de faire ledit canal à leur frais et dépens, tant en ce qui reste à creuser et achever, qu'en ce qu'il faut réparer à ce qui a été autrefois commencé.

De construire la quantité d'écluses nécessaires pour faire monter et descendre les bateaux d'une partie dudit canal en l'autre, etc.

Et enfin de rendre ledit canal navigable dans

quatre années, à compter du jour de la vérification de ces patentes où besoin sera.

Sçavoir faisons, que sur lesdites offres que nous avons agréées et agréons, etc.

Nous leur avons par ces présentes, signées de notre main etc., cédé, quitté, etc., cédons etc., transportons à eux, leurs hoirs, etc., le fonds, très-fonds dudit canal etc., accordons et faisons don, ensemble desdites écluses et de tous les ouvrages qui ont été faits audit canal, comme aussi de toutes choses généralement quelconques qui en dépendent, etc. Voulons et entendons qu'ils puissent faire tracer et passer ledit canal par tous les lieux et endroits qu'ils trouveront à propos, et où leur alignement les portera, et qu'ils prennent à cet effet les héritages qui se rencontreront en leurs alignemens, abattent et démolissent les maisons et moulins qui se trouveront nuisibles, en remboursant les propriétaires, au dire d'experts et gens, à ce, connaissans ; ils ne seront tenus de payer le prix desdits héritages, que trois mois après l'estimation d'jceux, afin qu'ils ne soient inquiétez cy-après par les créanciers d'aucun propriétaire, lesquels pendant lesdits trois mois s'opposeront, si bon leur semble, à la délivrance des deniers pour y venir par chacun d'eux suivant leurs hypothèques, pour lesquels trois mois, lesdits Bouterouë et Guyon payeront l'intérêt du prix d'iceux héritages à

raison du denier 18 ; et si pendant lesdits tems en faisant publier aux sièges et paroisses, où lesdits héritages sont situés, par trois dimanches consécutifs, qu'ils seront près de faire le payement d'iceux, il ne se trouve aucuns opposans à la délivrance des deniers, lors, en les délivrant aux possesseurs desdits héritages, lesdits Bouterouë et Guyon en demeureront déchargés envers tous autres, et pour quelques dettes et hypothèques que ce soit, tout ainsi que si lesdits héritages avaient été décrétés.

Ils prendront telle quantité de terre qu'ils jugeront nécessaire à Briare, Montargis et autres lieux pour faire faire des maisons, cours fermées et magasins, pour la décharge, conservation et sûreté des marchandises qui seront voiturées sur ledit canal, etc., etc.

Nous avons, pour ces considérations, accordé et accordons auxdits Bouterouë et Guyon, qu'ils perçoivent, eux, leurs hoirs, successeurs à perpétuité, un péage sur toutes les marchandises qui seront voiturées sur ledit canal, et cinq sols pour bateau, bascule ou train de bois à l'ouverture de chacune des portes des écluses.

---

*Suivent les détails des droits à payer par nature de marchandises.*

Nous avons de plus accordé et accordons toute haute justice, moyenne et basse sur toute l'étendue du canal, bords, levées, deux perches de terre de chaque côté d'iceluy en toute sa longueur et étendue, écluses, maisons, etc., etc.

Pour administrer ladite justice, ils pourront établir en la ville de Briare, ou tel autre lieu qu'ils adviseront, un juge, un lieutenant, un procureur de seigneurie et autres officiers, pour connaître et juger en première instance de tous différends qui pourraient naître, etc.

Nous leur avons permis et permettons, en tant que besoin est ou serait, d'associer avec eux des personnes de toutes qualités et conditions : ecclésiastiques, gentilshommes et officiers de nos cours de parlemens, chambre des comptes et autres, pour contribuer à la construction dudit canal et perfection de tous lesdits ouvrages, et jouir aussi de tout ce que dessus, eux et successeurs, à perpétuité, ainsi que lesdits Bouterouë et Guyon, sans qu'il leur puisse être imputé de déroger à leurs qualités et naissances ; et mettant en considération le service que lesdits Bouterouë et Guyon rendront au public, faisant réussir un dessein si utile à notre bonne ville de Paris et plusieurs pro-

vinces de ce royaume, *Nous les avons annoblis et annoblissons, voulons qu'eux et leurs enfans, nés et à naître, jouissent de tous privilèges de noblesse*, et déclarons en outre que pour leur donner moyen de vacquer d'autant plus facilement à la conduite de l'ouvrage dudit canal, sans être divertis par les contraintes qui pourraient être exercées contre eux pour le paiement des taxes qui seraient faites sur leurs offices de receveurs des aydes et tailles, et payeurs des rentes des élections de Beaugency et Montargis, etc.

---

# CANAL DE LANGUEDOC.

*Edit d'Octobre pour le Canal de Languedoc, ann.* 1666.

Louis, etc., etc. ; bien que la proposition qui nous a été faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un canal de transnavigation, et d'ouvrir un nouveau port en la Méditerranée, sur les côtes de notre province de Languedoc, ait paru si extraordinaire aux siècles passés, que les princes les plus courageux, et les nations qui ont laissé les plus belles marques à la postérité d'un infatigable travail, ayent été étonnés de la grandeur de l'entreprise, et n'en ayent pu concevoir la possibilité, néanmoins *comme les desseins élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'étant considérés avec prudence, ils sont ordinairement exécutés avec succès*, aussi la représentation de l'entreprise, et les avantages infinis que l'on nous a représentés pouvoir revenir au commerce, de la jonction des deux mers, nous a persuadé que c'était un grand ouvrage de paix, bien digne de notre application et de nos soins, capable de perpétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur, et d'y bien

marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de notre règne; en effet nous avons reconnu que la communication des deux mers donnerait aux nations de toutes les parties du monde, ainsi qu'à nos propres sujets, la facilité de faire en peu de jours d'une navigation assurée et par le trajet d'un canal au travers des terres de notre obéissance, et à peu de frais, ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'hui qu'en passant au détroit de Gibraltar, avec de très grandes dépenses, en beaucoup de tems, et au hasard de la piraterie et des naufrages; ainsi dans le dessein de rendre le commerce florissant dans notre royaume, par de si considérables avantages, et néanmoins ne rien entreprendre que dans la vue d'un succès certain, nous avons, après une discussion fort exacte des propositions qui nous ont été faites, pour raison de la construction du canal qui doit faire la jonction des deux mers, nommé et député des commissaires tirés du corps des gens des trois états de ladite province de Languedoc, pour, conjointement avec les commissaires de ladite province de Languedoc, présidant pour nous auxdits états, se transporter sur les lieux avec les personnes intelligentes et nécessaires pour la construction dudit canal, et nous donner leur avis sur la possibilité de l'entreprise; ce qui ayant été exécuté par lesdits commissaires avec beaucoup de circonspection et de connaissance, ils nous auraient donné leur avis sur la possibi-

lité de l'exécution des susdites propositions, et sur la forme et manière en laquelle ladite construction dudit canal pouvait être faite.

Nous avons créé et érigé et par cesdites présentes créons et érigeons en plein fief, avec toute justice haute, moyenne, basse et mixte, ledit canal de communication des mers, ses rigoles, magasins de réserve, leurs bords de largeur de six toises de chaque côté, et chaussées, écluses et digues d'iceux depuis la rivière de Garonne jusqu'à son dégorgement dans la Méditerranée, en ce compris le canal de dérivation depuis la montagne Noire jusqu'aux pierres de Naurouse, sans en réserver ni excepter, relevant ledit fief et ses dépendances immédiatement de notre couronne sous la foi et hommage d'un Louis d'or qui sera payé en chaque mutation ès-mains du trésorier de notre domaine en la sénéchaussée de Carcassonne, avec pouvoir au seigneur possesseur dudit fief, de faire bâtir et construire sur lesdits canaux un château et autre bâtiment nécessaire pour son logement, avec tours, créneaux, et nombre suffisant de moulins à moudre le blé; comme aussi de faire construire sur les bords dudit canal des maisons et magasins pour servir de logement à ceux qui seront employés à la navigation, et pour l'entrepôt et sûreté des marchandises et denrées, à l'exclusion de tous autres, et aux lieux qui seront jugés à propos, sans incommoder la navigation, ni porter préjudice auxdits ouvrages. Desquels

château, maisons, magasins et moulins, ledit propriétaire, ses héritiers, successeurs ou ayans cause, jouiront à perpétuité incommutablement et noblement, ensemble desdits canaux, magasins de réserve, et leurs bords, quittes et francs de toutes tailles et impositions ordinaires, extraordinaires, municipales et de logement de guerre; et aura, ledit propriétaire, droit de chasse et de pêche dans ledit fief, à l'exclusion de tous autres, faisant défenses à tous nos sujets, de quelques qualités ou conditions qu'ils soient, de faire construire aucun bâtiment et magasins près des bords desdits canaux, de chasser ni aller à la pêche dans ledit fief, à peine de 500 livres d'amende pour chacune contravention. Pourra pareillement, ledit propriétaire, à l'exclusion de tous autres, établir sur ledit canal ou lieux qu'il sera jugé nécessaire, des bateaux pour les transports, voitures et conduite des personnes, marchandises et denrées, révoquant à ces fins tous dons, concessions ou permissions que nous pouvons, ci-devant, avoir accordés à aucuns de nos sujets; leur faisant défenses de s'en servir, à peine de 1000 livres d'amende, et confiscation desdits bateaux, sans que néanmoins les propriétaires puissent mettre le prix aux voitures, mais sera réglé par les commissaires par nous députés.

Et d'autant que, pour entretenir ledit canal de communication des mers, rigoles de déri-

vation, magasins, écluses et chaussées, en état de navigation, il est nécessaire de faire un fonds perpétuel et certain non sujet à divertissement, nous avons dit et ordonné, et par ces présentes disons et ordonnons, voulons et nous plaît qu'il soit pris et perçu à perpétuité un péage sur toutes les marchandises, denrées et autres choses qui seront voiturées sur ledit canal de communication.

Ordonnons que, par nos dits commissaires, il soit procédé en la manière accoutumée à la vente dudit péage, l'acquéreur duquel sera chargé de faire faire à perpétuité toutes les réparations qu'il conviendra faire, pour tenir ledit canal en état de navigation à ses frais, et de payer le salaire de ceux qui seront employés, pour ouvrir les écluses, duquel péage et droit l'adjudicataire jouira, sa veuve, héritiers, enfans, et ayans cause, à perpétuité, aux conditions susdites, sans en pouvoir être dépossédés pour quelque cause et occasion que ce puisse être, qu'en les remboursant en un seul actuel payement, de leur finance, frais et loyaux-coûts; pour être, les deniers procédant de ladite adjudication, employés à la construction desdits ouvrages, sans aucun divertissement.

---

*ARREST DU CONSEIL par lequel le Roi fait bail et délivrance à M. de Riquet des ouvrages contenus au devis du 14 octobre 1669.*

BAIL ET ADJUDICATION faits à M. de Riquet des ouvrages à faire au canal de communication des mers et ports de Cette; suivi de l'arrest du conseil du 5 août qui en ordonne l'exécution, du 23 janvier 1669.

CLAUDE BAZIN, chevalier, seigneur de Besons, conseiller du roi ordinaire en tous ses conseils, intendant de justice, police et finances en la province de Languedoc, commissaire député par Sa Majesté par l'arrest du conseil d'état du vingtième jour d'août 1668.

LE ROI étant informé des avantages que recevra la province de Languedoc, et tout le royaume, par le canal de communication des mers, et le port qui doit être construit à Cette, au moyen de deux jetées qui doivent y être faites; et l'expérience ayant fait connaître que le dessein dudit canal avait une issue favorable, par les travaux qui ont déjà été faits, tant aux rigoles de dérivation, qu'à la portion première dudit canal, en sorte que toute l'entreprise a succédé, ainsi qu'elle avait été projetée; et voulant, Sa Majesté, faire travailler à la construction dudit

canal, depuis Trêbes jusqu'à l'étang de Thau, avec la même largeur et profondeur contenues dans le devis, et arrest du conseil portant adjudication à M.e Pierre-Paul de Riquet, sieur de Bonrepos de ladite première portion desdits ouvrages, depuis la rivière de Garonne jusqu'audit Trêbes, ensemble de la rigole de dérivation portant les eaux de la Montagne Noire aux Naurousses, où est le lieu de partage en passant auprès de la ville de Revel, Sa Majesté nous aurait, par son arrest du 20 août 1668, commis et député pour procéder à l'adjudication des ouvrages de la continuation dudit canal, depuis Trêbes et Marsillan, et du port de Cette, à celui qui ferait la condition meilleure, le tout suivant et conformément audit arrêt du conseil dont la teneur en suit :

## LETTRES-PATENTES

*Du* 6 *Juillet* 1669.

LOUIS, etc., etc., etc. Par arrest de notre conseil d'état, dont l'extrait est ci-attaché sous le contre-scel de notre chambre, nous avons, pour les causes y contenues, approuvé, confirmé, comme ces présentes signées de notre main, nous approuvons et confirmons l'adjudication des ouvrages du canal de communication des deux mers et port de Cette, faite à notre cher et bien

amé M.e Pierre-Paul Riquet, sieur de Bonrepos par notre amé et féal le sieur de Besons, conseiller ordinaire en nos conseils, intendant en notre province de Languedoc, portée par le contrat du 23 janvier aussi y attaché sous ledit contre scel, que nous voulons qu'il soit exécuté selon sa forme et teneur, et ledit Riquet payé dans les formes et teneurs et détails mentionnés, de la somme de cinq millions huit cent trente-deux mille livres, en satisfaisant par lui aux clauses et conditions auquelles il est obligé par ladite adjudication, et à cet effet toutes assignations lui seront délivrées sur les fonds par nous désignés pour ladite construction, et que voulons être effectués.

## CANAL DE LOING.

ÉDIT DU ROI, donné à Saint-Germain-en-Laye au mois de mars 1679, portant permission de faire construire un canal de navigation, à commencer depuis la rivière de Loire, près d'Orléans, jusqu'en celle de Loing tombant dans la Seine, avec attribution de droits, et la propriété incommutable à perpétuité. Vérifié en parlement, chambre des comptes et cour des aides.

LOUIS, etc., etc. *Entre les soins que prenons pour le bien de notre État, celui de soutenir et*

*augmenter le commerce nous a toujours paru un des plus sûrs moyens de procurer de l'avantage à nos peuples.* C'est pour cette raison que, considérant que la navigation, par la jonction des rivières, communiquer facilement à toutes les povinces, ce que la nature a donné à chacune en particulier; nous avons toujours approuvé et récompensé de nos grâces les entreprises qui nous ont été proposées pour parvenir à ces jonctions; principalement quand elles ont pu porter le commerce et l'abondance à notre bonne ville de Paris, qui en est comme le centre.

Nous avons par ces présentes, signées de notre main, permis et accordé, permettons et accordons à notre dit frère, ou à ses ayans cause, la faculté de faire construire à ses frais et dépens un canal de navigation, depuis la rivière de Loire jusqu'en celle Loing sous Montargis, et à cet effet de se mettre en possession du canal commencé par Robert Mathieu, en le remboursant préalablement de gré à gré ou suivant l'estimation qui en sera faite par les commissaires qui seront nommés à cet effet, de ses avances, frais et loyaux coûts.

Art. I.er Permettons, à cet effet, à notre dit frère, ou à ses ayans cause, de prendre pour la longueur et largeur dudit canal, et de ses écluses, levées, moulins et magasins, étangs, réservoirs, et retennes d'eau dont il voudra se servir dès à présent ou à l'avenir, les espaces qui seront né-

cessaires dans les terres vaines et vagues, et dans les fonds de nos forêts, de quelque nature qu'ils puissent être; ensemble de lever et percevoir sur les denrées et marchandises les mêmes droits de passage de Loire en Loing, dont jouissent les propriétaires du canal de Briare, suivant le tarif enregistré en notre Cour de parlement à Paris, le vingtième juillet 1651.

Déchargeons ledit canal, et dépendances d'icelui, de tous droits de mutations, taxes de francs fiefs, franc aleu, supplément et huitième denier des biens ecclésiastiques et laïques, commune et communaux, et autres taxes et droits tels qu'ils puissent être. Voulons et nous plaît que la dépense de cette entreprise tienne lieu de suffisante finance, et prix d'aliénation incommutable, nonobstant tous édits, déclarations et usages à ce contraires, auxquels nous avons, par exprès, dérogé en faveur de l'utilité publique, et en considération des avantages que nous produira ledit canal, et au domaine du duché d'Orléans, à l'exception de la mouvance seulement que nous réservons, pour être perpétuellement attachée au duché d'Orléans.

II. Et d'autant que pour l'alignement et conduite desdits canaux, il sera nécessaire de passer dans les héritages appartenans à plusieurs particuliers et communautés, nous avons permis et permettons à notre dit frère, ou à ses ayans-cause, de prendre les portions des héritages dont ils au-

ront besoin pour l'alignement et conduite desdits canaux, après toutefois avoir payé la valeur de ce qui sera pris, de gré à gré ou suivant l'estimation qui en sera faite sur les titres des propriétaires, qu'ils seront tenus de représenter par devant notre amé féal conseiller en nos conseils, maître des requêtes ordinaire de notre hôtel, commissaire départi en la généralité d'Orléans, le sieur de Menars, que nous avons commis à cet effet. Voulons qu'avant que ledit canal puisse être conduit dans les terres, il soit fait un arpentage exact des héritages que les entrepreneurs voudront prendre, et que le prix du remboursement en soit réglé et fixé, et qu'il soit payé et consigné ès-mains du receveur des consignations d'Orléans ou d'un notable bourgeois, qui donnera caution et certification dont les parties intéressées conviendront, ou à leur défaut sera nommé d'office ledit sieur de Menars, pour être lesdits deniers consignés, payés aux propriétaires desdites terres, ou à leurs créanciers, en la manière accoutumée, dont notre dit frère, ou ses ayans cause, demeureront bien et valablement déchargés, en rapportant l'acte de leur consignation.

VII. Pourront notre dit frère ou ses ayans-cause, à perpétuité tirer, à l'exclusion de tous autres, dans toute l'étendue de la forêt d'Orléans, où ils découvriront des carrières, la pierre dont ils auront besoin pour ledit canal, écluses, mou-

lins, magasins et chaussées, en dédommageant les particuliers ainsi qu'il est dit ci-dessus.

VIII. Et en considération de l'importance dudit canal, et des grandes dépenses qu'il convient faire pour le mettre en état, il ne pourra être à présent, ni à l'avenir, imposé par nous, ni nos successeurs Rois, aucuns péages ni droits quelconques sur les marchandises qui seront voiturées sur ledit canal, soit à l'entrée ou à la sortie d'icelui; ni accordé permission de construire aucun autre canal de communication de Loire en Loing, ou Seine, pourvu que ledit canal soit entièrement achevé dans six ans, et qu'il soit continuellement navigable.

X. Aura, notre dit frère, et ses ayans cause, toute haute justice, moyenne et basse, sur toute l'étendue dudit canal et dépendances, etc.

XI. *Nul ne pourra tenir de bateau sur ledit canal de Loire en Loing, sans la permission de notre frère ou ses ayans cause, etc.*

---

LETTRES PATENTES DU ROI en forme d'édit, du mois de novembre 1719, qui accordent à Monseigneur le duc d'Orléans, et à ses ayans cause, la faculté de faire construire à leurs frais un canal sur la rivière de Loing, depuis les canaux de Briare et d'Orléans, jusque dans la Seine, avec attribution de droits, et la propriété incommutable, à perpétuité.

LOUIS, etc., etc.

Les Rois nos prédécesseurs ont eu de grandes intentions, jusqu'à notre avènement à la couronne, pour faciliter le commerce dans notre royaume, soit en rendant les rivières navigables, soit par la construction de différens canaux; ce qui a procuré des avantages si considérables à nos sujets, même pour leur subsistance, que nous voulons aussi nous appliquer à augmenter la facilité et l'utilité de ce commerce. C'est ce qui nous a engagé à écouter les remontrances qui nous ont été faites au sujet des difficultés et des risques qui se trouvent dans la navigation sur la rivière de Loing, depuis Montargis jusque dans la rivière de Seine, pour la conduite des bateaux et des marchandises qui viennent par la rivière de Loire en notre bonne ville de Paris, par les canaux d'Orléans et de Briare.

Et notre intention étant de favoriser le com-

merce, ainsi que le bien et l'avantage de nos sujets, et de procurer l'abondance dans notre bonne ville de Paris, nous avons écouté la proposition qui nous a été faite par notre très cher et très amé oncle le duc d'Orléans, petit-fils de France, régent de notre royaume, de faire construire ledit canal à ses frais, le long de ladite rivière de Loing, dans le terrain le plus convenable, et le conduire jusque dans la rivière de Seine.

I. Nous avons, à notre dit oncle et à ses ayans cause, à l'exclusion de tous autres, permis et accordé, permettons et accordons, la faculté de faire construire, à ses frais et dépens, un canal de navigation, depuis les canaux de Briare et d'Orléans, jusque dans la rivière de Seine, au dessus de Moret, et de prendre pour la longueur et largeur dudit canal et de ses écluses, l'eau nécessaire dans ladite rivière de Loing; même de se servir du courant de ladite rivière aux endroits où il le faudra, ainsi que les levées, moulins, magasins, étangs, réservoirs, et retenues d'eau dont il voudra se servir dès à présent ou à l'avenir.

II. Et de lever et percevoir sur les bateaux, les marchandises et denrées, les mêmes droits dont il jouit au canal d'Orléans suivant le tarif du canal de Briare, enregistré en notre parlement à Paris, le 20 Juillet mil sept-cent cinquante-et-un.

III. Notre dit oncle, ou ses ayans causes, jouira et usera dudit canal, fonds, très-fonds et droits d'icelui, en pleine propriété incommutable, dont à cet effet nous lui avons fait et faisons don perpétuel et irrévocable, avec faculté de transporter son droit, à qui et sous telles conditions que bon lui semblera, sans que les propriétaires puissent être troublés et évincés, sous quelque prétexte que ce puisse être, dérogeant, en tant que de besoin serait, à toutes clauses de reversion ou de réunion, de telle nature qu'elles soient.

IV. Déchargeons ledit canal, et les dépendances d'icelui, de tous droits de mutations, taxes de francs fiefs, franc aleu, supplément, huitième denier de biens ecclésiastiques et laïcs commune et communaux, et autres taxes et droits généralement quelconques.

V. Voulons et nous plaît que la dépense de la construction et entretien dudit canal, tienne lieu de suffisante finance, et prix d'aliénation incommutable, nonobstant tous édits, déclarations, et usages contraires auxquels nous avons dérogé par ces présentes en faveur de l'utilité publique, et en considération des avantages que produira ledit canal.

VI. Et d'autant que pour l'alignement et conduite dudit canal, il sera nécessaire de passer dans les héritages appartenans à quelques particuliers et communautés, nous avons permis

et permettons à notre dit oncle, ou à ses ayans cause, de prendre les héritages dont ils auront besoin pour l'alignement et conduite du canal, en payant toutefois la valeur de ce qui sera pris, de gré à gré ou suivant l'estimation qui en sera faite sur les titres des propriétaires, qu'ils seront tenus de représenter pardevant les commissaires départis dans les généralités de Paris et d'Orléans, que nous avons commis et députés à cet effet, chacun en ce qui concerne les héritages situés dans leur département. Voulons qu'il soit fait un arpentage exact de ceux qui seront pris pour ledit canal, et que le remboursement en soit réglé et fixé, ainsi qu'il sera ordonné par lesdits sieurs commissaires, pour en être ensuite le prix payé aux propriétaires, ou consigner s'il y échéait, auquel cas notre dit oncle et ses ayans cause, demeureront bien et valablement déchargés, en rapportant l'acte de consignation.

Pourra notre dit oncle, s'il y échéait, prendre les moulins, situés dedans ou le long de la rivière de Loing, qui seront nécessaires pour ledit canal, en remboursant le prix d'iceux suivant les titres, ou sur l'estimation qui en sera faite devant lesdits commissaires.

XII. Jouira notre dit oncle ou ses ayans cause, en pleine propriété, et à toujours, du droit de pêche dans ledit canal, sans que pour raison de ce, ils puissent être obligés à aucun

dédommagement, dont nous les avons déchargés, en considérations des susdits avantages et dépenses.

XIII. Pourra aussi notre dit oncle et ses ayans cause à perpétuité tirer, à l'exclusion de tous autres, dans toute l'étendue dudit canal et aux environs, où il y aura des carrières, la pierre dont ils auront besoin, en dédommageant, ( ainsi qu'il est dit ci-dessus ) ceux qui pourraient en souffrir du préjudice.

XIV. Voulons que nul ne puisse avoir ni tenir bateaux sur ledit canal, sans la permission de notre dit oncle et de ses ayans cause.

XV. En considération de l'importance de l'ouvrage dudit canal, et des grandes dépenses qu'il convient de faire pour le mettre en état, il ne pourra être à présent ni à l'avenir, imposé par nous, ni nos successeurs Rois, aucuns péages ni droits quelconques, sur les bateaux et marchandises, qui seront voiturées par ledit canal, soit à l'entrée, soit à la sortie, ni dans tout le cours d'icelui; et ne paieront ailleurs autres péages ou droits, que ceux qui se lèvent sur les marchandises de même nature. Il ne sera aussi accordé la permission de construire aucun autre canal de communication des rivières de Loire et de Seine, pourvu que ledit canal soit continuellement navigable, et qu'il soit fait et parfait au plus tard dans trois ans.

# PROJET
# DE LÉGISLATION
## DES ROUTES
## ROYALES ET DÉPARTEMENTALES.

Digitized by Google

# PROJET
# DE LÉGISLATION
## DES ROUTES
## ROYALES ET DÉPARTEMENTALES.

1.° A dater du 1.er janvier 1832, la construction, la réparation et l'entretien des routes royales, départementales et vicinales, et des ponts dans la traversée des villes et des chefs-lieux de canton, seront à la charge de ces villes et communes.

2.° A dater de la même époque, chaque canton sera chargé de la construction, de la réparation et de l'entretien des routes royales, départementales et vicinales qui traversent ce canton, et des dépenses à faire pour exécuter, réparer et entretenir les ponts établis ou à établir sur les routes du canton.

3.° Il sera prélevé sur les contributions directes de chaque canton, quinze centimes qui seront exclusivement employés à la confection de ces routes et des ponts dans ce canton.

4.° Le conseil municipal de chaque ville ou chef-lieu de canton, sera chargé de l'administration des routes et ponts dans la traversée de ladite ville ou dudit chef-lieu de canton.

5.° L'administration des routes et ponts hors du territoire des villes et chefs-lieux de canton, sera confiée à trente-six commissaires-voyers, choisis parmi les cent propriétaires du canton, leurs fils ou leurs gendres, et désignés par les conseils municipaux dans une proportion réglée par la population de chaque commune.

La commune qui aura le douzième de la population nommera trois commissaires, celle dont la population s'élèvera au dix-huitième en nommera deux, et ainsi des autres. Les petites communes qui n'auront pas le trente-sixième de la population du canton, se réuniront pour nommer ensemble un commissaire-voyer.

6.° Les conseils municipaux des villes et chefs-lieux de canton, et les commissaires-voyers des cantons, seront tenus, dans un délai de quatre années, de faire achever et réparer les routes et les ponts; et sont en conséquence autorisés à passer des baux à longs termes pour la confection et l'entretien des routes royales, départementales et vicinales, et des ponts établis ou à établir sur ces routes.

7.° Lorsque le chef-lieu d'un canton ne sera pas traversé par des routes royales et départementales, le conseil municipal du chef-lieu et les commissaires-voyers du canton devront, dans un délai de quatre années, faire, chacun dans l'étendue territoriale qui leur est confiée, ouvrir des routes au nombre au moins de quatre,

ou compléter ce nombre s'il en existe déjà une ou plusieurs dans le canton, et les dirigeront jusqu'aux extrémités du canton, savoir : la première au chef-lieu du département, la deuxième au chef-lieu de l'arrondissement, et les deux autres vers les villes ou marchés les plus considérables de la contrée, après s'être concertés avec les commissaires-voyers des cantons voisins. Les contestations qui s'éleveraient sur le tracé des routes, seront réglées, après avoir pris l'avis de l'Ingénieur en chef du département, par le Préfet.

8.° Dix desquinze centimes prélevés sur toutes les contributions directes, seront employés au paiement des dépenses des routes cantonales, et pourront être engagés, pendant un délai de neuf ans au plus, pour le paiement des marchés passés en adjudication publique.

Les cinq centimes restant, seront répartis, par le conseil-général du département, aux communes qui auront moins de ressources et des routes dans un plus mauvais état. Ces fonds particulièrement destinés à la restauration des routes royales et départementales, ne seront accordés qu'aux communes et cantons qui voteront des sommes pareilles pour la confection des ouvrages.

9.° Lorsqu'une route aura été mise dans un parfait état de viabilité, les commissaires-voyers, après que la réception des ouvrages aura été

faite par l'Ingénieur de l'arrondissement, pourront obtenir du gouvernement l'autorisation 1.° d'établir une barrière, 2.° de faire pendant deux années, par des agens de leur choix, la perception des droits, et 3.° d'en affermer ensuite les produits par bail de trois années au fermier qui, en adjudication publique, donnera une plus forte redevance.

10.° Le fermier des droits de passe ne pourra jamais être entrepreneur des travaux, ni prendre en son nom plus d'une barrière.

11.° Les barrières seront placées à plus de mille mètres et à moins de six mille mètres du centre de chaque ville ou chef-lieu de canton.

Entre deux villes ou chefs-lieux de canton, quelle que soit la distance, on ne devra jamais établir plus de deux barrières, et dans la plupart des localités on n'en posera qu'une seule.

12.° Les conseils municipaux des villes et chefs-lieux de canton, chacun dans l'étendue qui leur est confiée, seront chargés de l'administration des routes, de la surveillance des barrières, de passer les marchés des travaux à faire, et les baux des barrières, et de rendre compte chaque année, au Préfet, de la comptabilité de ce service.

L'Ingénieur de l'arrondissement prendra connaissance quatre fois par an de l'État des travaux; des approvisionnemens, et des sommes dépensées; il dressera un rapport annuel sur la situation des routes de chaque canton.

13.° Chaque Préfet, en conseil-général de département, arrêtera les comptes et prendra des décisions sur les questions, et les difficultés à résoudre, et sur la distribution du fonds commun de cinq centimes sur les contributions directes.

14.° Les barrières ne seront établies dans un canton que sur la demande des commissaires-voyers du canton, appuyée par le conseil-général, et en vertu d'une loi spéciale.

15.° Chaque canton touchera, pour subvenir aux dépenses des routes et des ponts du canton, indépendamment des dix centimes accordés sur toutes les contributions directes, la partie des produits des droits de passe prélevée pour la traversée dudit canton.

16.° Si la somme des recettes dépasse le montant des travaux de construction et d'entretien des routes, le surplus sera employé par les commissaires à acquitter les emprunts faits pour leur restauration, ou à construire de nouvelles routes et ponts.

Si les dépenses des travaux excèdent les produits annuels, le déficit sera comblé par un emprunt fait à des capitalistes du canton ou du département, hypothéqué pendant neuf ans, au plus, sur la recette des dix centimes et des droits de barrière.

17.° La perception à chaque barrière se fera en raison de la distance parcourue ou à parcou-

rir. On comptera par kilomètre et par cheval. Les droits à percevoir sur chaque voiture seront calculés d'après le nombre des chevaux.

18.° Le tarif dans tout le royaume sera uniforme et réglé ainsi qu'il suit :

Pour la restauration et l'entretien des routes ouvertes.

| | | |
|---|---|---|
| Par cheval ou mulet en lesse..... | 1 cent. | |
| Par cheval monté..... | 1 ½ | |
| Par voiture à..... | 4 roues. | 2 r. |
| Attelée d'un cheval, d'un mulet ou de deux bœufs..... | 2 | 3 |
| De deux chevaux, ou de deux mulets..... | 5 | 7 |
| De trois chevaux..... | 9 | 12 |
| De quatre chevaux..... | 14 | 18 |
| De cinq chevaux..... | 20 | 25 |
| De six chevaux..... | 27 | 33 |
| De sept chevaux..... | 35 | 42 |

Il ne sera pas permis d'atteler huit chevaux, hors les cas extraordinaires dont les commissaires-voyers seront juges.

Le tarif sera doublé ou triplé sur les routes neuves, pour rembourser le capital ou l'intérêt des dépenses, et la concession sera limitée, ou à perpétuité selon l'importance des ouvrages et le montant des revenus.

19.° Les voitures à ressort pour transport de

marchandises ne paieront que moitié des prix ci-dessus.

20.° Deux bœufs, deux ânes, compteront pour un cheval.

21.° Les voitures vides ne paieront que pour les chevaux attelés et à raison de 0,01 c. par kilomètre et par cheval, quelqu'en soit le nombre.

Les mêmes chevaux ne devront être taxés qu'une fois dans une même journée à une barrière; en conséquence il sera délivré par le percepteur un permis qui sera valable pour le retour, mais seulement jusqu'à minuit de la même journée.

22.° Les recettes des barrières seront déposées, chaque semaine, à la caisse municipale ou cannonale, et exclusivement consacrées au paiement des travaux des routes.

23.° Les percepteurs auront deux registres, l'un pour la recette prélevée sur le territoire de la ville ou du chef-lieu de canton, et l'autre pour la distance parcourue sur les routes entre les extrémités du territoire des villes et les limites des cantons. Les recettes seront contrôlées et arrêtées par les commissaires-voyers.

Les sommes perçues seront mises à la disposition des commissaires-voyers respectifs qui délivreront des mandats sur les caissiers pour le paiement des travaux des routes.

24.° L'adjudicataire d'une route sera tenu de la maintenir constamment en bon état, d'entre-

tenir de même les ponts, ponteaux, aqueducs, cassis, trottoirs compris dans son lot, d'établir les dépôts de pierres et de sable hors des accotemens, de ne transporter les approvisionnemens qu'en été, afin de prévenir les dégradations des chaussées et de ne faire l'emploi des matériaux qu'en hiver, tems où les routes sont plus dégradées, et où les ouvriers sont moins occupés.

L'adjudicataire sera rendu responsable, par une clause du bail, de tous les accidens et dommages causés aux voyageurs par la dégradation d'une portion de route ou d'un ouvrage d'art, ou par les dépôts laissés sur les chemins.

25.° Dans le cas où une voiture serait renversée par suite du mauvais état d'une chaussée ou par des dépôts d'approvisionnemens, le voiturier ou les voyageurs qui auraient éprouvé une perte, porteront plainte au Maire ou à l'adjoint du chef-lieu de canton. Le Maire convoquera immédiatement les commissaires-voyers, ceux-ci, réunis en assemblée de sept membres au moins, décideront si la réclamation est fondée, et quelle indemnité doit être accordée; ils délivreront, s'il y a lieu, sur le receveur de la ville, un bon égal au montant de cette indemnité, et cette dépense sera portée au compte de l'adjudicataire de la route.

26.° Pendant les trois premières années, les commissaires-voyers feront faire provisoirement par des percepteurs de leur choix, et pour

le compte du pays, la recette des droits de barrière pour en connaître les produits. Après ce délai, ils affermeront pour trois ans, à l'enchère, la perception de chaque barrière, en exigeant les cautionnemens nécessaires.

27.° Lorsqu'une ville, un chef-lieu de canton ou un arrondissement cantonnal aura sur son territoire et à sa charge plusieurs grands ponts à construire ou à réparer, le Directeur-général des ponts et chaussées, sur la demande du conseil municipal ou des commissaires-voyers, pourra concéder l'établissement d'un péage particulier.

Lorsque les commissaires-voyers reconnaîtront la possibilité de subvenir aux dépenses de réparation et d'entretien des ponts reconstruits et payés, sans les produits de droits de passe, les barrières seront immédiatement supprimées.

28.° Quatre fois par an, l'Ingénieur de l'arrondissement visitera chaque route à barrière, avec les commissaires-voyers, examinera les chaussées, les ponts, indiquera les améliorations à faire, et dressera dans le quatrième trimestre un rapport dont il donnera une copie au président des commissaires; la seconde copie sera adressée à l'Ingénieur en chef et envoyée par lui au Préfet avec son avis.

29.° Sur le compte qui lui en sera rendu, le Préfet prendra les mesures nécessaires pour l'exécution des marchés, et le maintien des

routes dans un parfait état de viabilité et d'entretien. Il rendra les chefs-lieux de canton et les cantons responsables des décisions qu'il prendra ; il ordonnera la suppression des barrières sur les routes déclarées mauvaises par les Ingénieurs, jusqu'à ce qu'elles aient été remises en parfait état d'entretien. Les pertes seront supportées par les chefs-lieux de cantons ou les cantons.

30.° Les projets des ponts à construire, des routes neuves à ouvrir et autres ouvrages demandés par des villes, seront dressés par un Ingénieur des ponts et chaussées choisi par les commissaires, et seront envoyés à l'examen de l'Ingénieur en chef du département et à la décision du Préfet. Lorsque l'ouverture de l'arche ou des arches d'un pont à construire, aura plus de 20 mètres, les projets seront soumis à l'approbation du Directeur-général des ponts et chaussées.

31.° Des propriétaires et des capitalistes réunis en association seront autorisés à exécuter, à leurs frais, des routes neuves traversant plusieurs arrondissemens ou départemens, et à construire de grands ponts en remplacement de bacs. Ils seront tenus préalablement d'ouvrir une souscription où chaque propriétaire du département, dans un délai déterminé, et chez un notaire désigné, pourra souscrire tel nombre d'actions qu'il voudra. Si le montant des

souscriptions dépasse le montant de la somme supposée nécessaire, il sera fait une réduction sur les souscriptions les plus fortes; dans le cas contraire, l'association sera autorisée à ouvrir un emprunt pour le complément de cette somme.

32.° Les commissaires désignés par l'association feront dresser par un Ingénieur des ponts et chaussées de leur choix, les projets qui seront soumis à l'examen de l'Ingénieur en chef du département, et à l'enquête des commissaires-voyers des villes rapprochées des travaux; le tout sera renvoyé au Préfet du département ou aux Préfets des départemens traversés, et par eux au Directeur-général des ponts et chaussées, qui approuvera ou fera approuver l'entreprise par le gouvernement, selon le degré de son importance.

33.° A dater du 1.er janvier 1833, chaque route sera entretenue sur une largeur au moins de 10 mètres pour les chaussées en cailloutis, et de 5 mètres pour les chaussées pavées; à côté des pavés, les accotemens seront recouverts de cailloutis ou sable sur 2.m de chaque côté de la chaussée pavée.

34.° Sur l'un des côtés de la route, et partout où l'accotement sera bas et humide, on établira pour les piétons un trottoir d'un mètre et demi au moins de largeur sur 0.m 50 de hauteur, avec des buses en terre cuite, en bois

ou en fonte, de 50 en 50 mètres, pour l'écoulement des eaux.

35.° Les riverains des grandes routes seront tenus de nétoyer, de curer les fossés et de procurer l'écoulement des eaux sur toute l'étendue de leurs propriétés.

36.° Dans les parties où les accotemens des routes auront été reconnus trop larges, la bande extérieure jugée inutile sera vendue avec condition imposée aux acquéreurs d'y creuser des fossés et d'assurer l'écoulement des eaux. La préférence, pour l'acquisition, sera donnée aux riverains.

37.° A dater du 1.er janvier 1834 le maximum du chargement sera réglé ainsi qu'il suit :

| | TONNEAUX de 1000 kilog. PENDANT | |
|---|---|---|
| | L'ÉTÉ. | L'HIVER |
| Un chariot ou voiture à quatre roues avec jantes de 24 centimètres de largeur, ne pourra peser, étant chargé, le poids de la voiture compris, au delà de..... | 6 ½ | 6 |
| Le même avec jantes de 18c et moins de 24..... | 4 ¾ | 4 ¼ |
| Le même avec jantes de 13 à 18c..... | 4 ¼ | 3 ¾ |
| Le même avec jantes de 10 à 13c..... | 3 ¾ | 3 ¼ |
| Une charrette ou voiture à deux roues, avec jantes de 24 centimètres de largeur, ne pourra peser, étant chargée, le poids de la voiture compris, au-delà de..... | 3 ½ | 3 |

| | PENDANT | |
|---|---|---|
| | L'ÉTÉ. | L'HIVER. |
| *Idem* avec jantes de 18 à 24°..... | 3 | 2 3/4 |
| *Idem* avec jantes de 13 à 18°..... | 2 1/2 | 2 1/4 |
| *Idem* avec jantes de 10 à 13°..... | 1 3/4 | 1 1/2 |

Pour l'exécution de ce réglement, il est convenu qu'on compte l'été à dater du 1.er mai inclus, et jusqu'au 31 octobre ; et l'hiver, du 1.er novembre au 30 avril : ces deux derniers jours inclus.

38.° Les chariots à quatre roues, montés sur des ressorts, destinés au transport des marchandises, pourront peser, le poids de la voiture compris, 4 tonneaux 3/4 en hiver, et 5 tonneaux 1/4 en été, avec jantes de 18 cent.

39.° Il sera perçu, à chaque barrière, en sus des droits fixés, article 12, les sommes suivantes comme taxe additionnelle pour les surcharges constatées aux ponts à bascule.

Pour chaque kilomètre parcouru ou à parcourir.

Pour surcharge de 50 à 100 kilogrammes, par chaque 50 kilog. et par kilomètre.... 0f,60.c

Par chaque 50 kilog. au-dessus des deux premiers 50 kilog., la surcharge n'excédant pas 250 kilog..... 1,50.

Par chaque 50 kilog. au-dessus des

250 kilog., la surcharge totale n'excédant pas 500 kilog..... 2,50.

Et pour 500 kilog. excédant les 500 premiers kilog..... 5f. »

Les sommes dues pour surcharge seront perçues aux ponts à bascule par le percepteur des droits de barrière et ajoutées, la moitié à la recette pour l'entretien des routes, le quart au préposé au pont-à-bascule et l'autre quart au percepteur de la barrière.

40.° Sont exceptées des dispositions précédentes, relatives aux poids des voitures, les chariots, charrettes, conduisant des engrais, du foin, de la paille, des céréales, fourrages et récoltes quelconques, pourvu que le blé, la paille et le foin ne soient pas conduits au marché.

Sont aussi exempts des droits de surtaxe les chariots chargés d'un arbre, d'un tronc d'arbre, d'un bloc de pierre ou de cables.

41.° Après le 1.er janvier 1834, les chariots dont les roues non cylindriques auront une inclinaison pour les jantes de 16 centimètres et au-dessus, de plus de 0.m 04.c, et pour jantes de moins de 16 centimètres de 0, 02.c, et où plusieurs clous d'une jante seront en saillie de plus d'un centimètre, seront, dans l'un ou dans l'autre cas, taxés à chaque barrière à une amende de 100 francs pour le voiturier propriétaire, ou de 50 francs, si le voiturier n'est pas propriétaire.

42.° Il est défendu, à dater du 1.er janvier 1834, de faire usage sur les routes à péage, de voitures ou chariots non suspendus avec jantes de moins de 0.m 10 de largeur. En cas de contravention, le voiturier propriétaire sera condamné à une amende de 75 francs au plus, et le voiturier non propriétaire à une amende de 50 francs au plus.

43.° Il sera perçu sur les voitures non suspendues de toute dénomination avec jantes de 10 à 13 centimètres, attelées de plus de deux chevaux, moitié en sus des taxes fixées, et sur les voitures avec jantes de plus de 13 centimètres de largeur et moins de 16 centimètres, attelées de plus de trois chevaux, 1/4 en sus des taxes.

Lesdites voitures ne pourront passer qu'après avoir acquitté ces droits.

44.° Lorsque des chariots auront des roues parfaitement cylindriques, c'est-à-dire, verticales et parallèles, tournant dans des axes horizontaux et appuyant régulièrement sur un plan, et lorsque les clous de jantes n'auront pas de saillie, dans ce cas les voitures et les chevaux ne devront payer que la taxe fixée article 18, si les jantes ont de 10 à 16 centimètres de largeur, et seulement les 2/3 de ces droits, si les jantes ont plus de 16 centimètres de largeur.

Les dispositions relatives à la largeur des

jantes et à la surtaxe sur les jantes de 10 à 16 centimètres, ne s'appliquent point aux carrosses, diligences, landeaux, berlines, calèches de ville ou de village, ni aux chariots ou charettes destinés à l'agriculture, et à toutes voitures employées au transport des voyageurs, ou aux voitures à ressort destinées au transport des marchandises.

45.° Les discussions relatives à la largeur des jantes, à la forme des roues, seront réglées par les commissaires-voyers réunis aux chefs-lieux de canton, en assemblée au moins de sept membres.

46.° Chaque voiture, avant d'entreprendre un voyage, pourra demander au bureau des commissaires de la première ville, la vérification de sa voiture, de la largeur des jantes, et du poids de la voiture vide; le rapport de l'expert nommé par eux sera signé par les commissaires et servira de garantie au voiturier sur toute sa route. Il sera alloué pour tous les frais à l'expert et au secrétaire une indemnité d'un franc pour frais de vérification et de certificat.

47.° Lorsqu'au passage d'une voiture à une barrière, le conducteur empêchera la vérification du poids ou de la largeur des jantes, il paiera, pour chaque contravention, une amende dont le maximum est fixé à 100 francs.

48.° Les voituriers qui décharger ont des marchandises avant d'arriver à la barrière, ou en

chargeront après l'avoir passée, ceux qui empêcheront de peser les voitures en ne s'arrêtant pas près d'un pont à bascule, seront condamnés par le juge de paix, sur l'attestation de deux témoins, pour chaque délit, à une amende de 100 francs si le voiturier est propriétaire de la voiture, et de 50 francs s'il n'est que conducteur.

49.° Les commissaires-voyers de chaque ville seront autorisés, après en avoir délibéré en assemblée générale, à établir à chaque barrière des ponts à bascule avec maisons de préposés pour peser les voitures chargées. Tout conducteur de voiture chargée qui en approchera avec sa voiture à cent mètres, sera tenu de passer sur le pont.

50.° Les préposés aux ponts à bascule et percepteurs des barrières seront tenus de faire passer sur les ponts à bascule toutes les voitures ayant plus de deux chevaux. En cas de contravention de leur part, ils seront chacun condamnés pour chaque fois à une amende de 100 francs.

51.° Le voiturier qui refusera de passer sur le pont, et opposera de la résistance aux employés, sera de même condamné à une amende de 100 francs.

52.° Tout commissaire-voyer qui supposera qu'un préposé, ou percepteur, a laissé passer une voiture surchargée, sans lui faire payer d'amende, est autorisé à faire revenir et peser la la voiture, si elle n'est pas à plus de 250 mètres

de la barrière. Il remettra au voiturier 2 francs comme indemnité, l'obligera de ramener sa voiture et la fera peser en sa présence; s'il n'est pas en contravention, les 2 francs appartiendront au voiturier; si le poids est plus fort que celui prescrit, le voiturier rendra les 2 francs et paiera l'amende; le préposé sera en outre condamné à une amende de 100 francs.

53.° Pour assurer cette disposition, les commissaires feront établir à moins de 250 mètres de chaque côté du pont à bascule, une place assez spacieuse et commode pour faire tourner les voitures. Ils sont autorisés à se faire aider des personnes présentes pour ramener la voiture sur le pont si le voiturier refusait d'exécuter l'ordre.

54.° Exemption de péages aux barrières.

Sont affranchis au passage des barrières de tous péages et droits établis par la présente loi :

1.° Les chevaux et les voitures qui conduisent ou accompagnent Sa *Majesté* et la Famille *royale*, et qui reviennent attelés ou non attelés.

2.° Les voitures et chevaux des ecclésiastiques, des Préfets, Sous-Préfets, Commissaires-voyers, des Ingénieurs en fonction dans leur département, arrondissement et canton.

3.° Les voitures et chevaux des personnes allant aux offices les jours fériés.

4.° Les chevaux et voitures employés à transporter des officiers, des soldats blessés, des prisonniers, des armes.

5.° Les chevaux et voitures des électeurs qui vont nommer un député ou remplir les fonctions de jurés.

6.° Les voitures et chevaux employés aux transports des engrais, des instrumens agricoles et des récoltes, lorsque ces récoltes n'ont pas été achetées ou vendues.

7.° Les chevaux et bestiaux allant à la charrue, au pâturage, à l'abreuvoir, au maréchal, et à leur retour.

8.° Les chevaux et voitures des malles-postes, courriers, et à leur retour.

9.° Tous les chevaux et voitures qui, passant aux barrières, ne doivent pas aller à plus de deux cent mètres plus loin.

55.° Les chariots portant des munitions militaires, ne paieront pas de droits en cas de surcharge.

56.° Toute personne qui demandera une exemption de péage de surcharge, fournira les preuves qu'elle y a droit; en cas de contravention, l'amende encourue sera de 100 francs.

57.° Lorsqu'une barrière sera établie, les commissaires feront placer et conserver en tout tems le tarif des droits à percevoir. Ce tarif sera lisiblement écrit, en caractères noirs, sur une planche peinte à l'huile, avec fond blanc.

58.° Lorsque des personnes retarderont ou refuseront de payer les droits de barrière, les percepteurs, ou préposés chargés du recouvre-

ment des péages, seront tenus de saisir et faire saisir par les personnes présentes, les chevaux, les bestiaux, voitures, harnais et marchandises des voituriers et voyageurs.

Si, quatre jours après la saisie, les péages et les frais de contrainte ne sont pas acquittés, les percepteurs sont autorisés à vendre les chevaux, voitures ou effets saisis, ou une partie suffisante pour acquitter le montant des péages et des frais. Ils rendront ensuite le restant du prix de la vente, et les objets non-vendus au propriétaire, lorsqu'il les réclamera.

59.° Toute contestation qui s'élèvera pour l'exécution de l'article précédent sera portée au juge-de-paix du canton qui prononcera, après avoir pris l'avis des commissaires-voyers.

60.° Les propriétaires et conducteurs de voitures, chevaux, etc., qui tourneront les barrières pour éviter le paiement des péages;

Les propriétaires ou fermiers des terrains voisins des barrières qui permettront ou toléreront le passage à côté de la barrière pour frauder les droits;

Les personnes qui auront donné, reçu, chargé, ou contrefait des billets de franchise, pour s'exempter du paiement de tout ou partie des péages;

Celles qui essaieront de passer par force ou par fraude, afin de ne pas payer;

Les propriétaires ou conducteurs de chevaux,

de voitures, qui ôteront des chevaux, bœufs, etc., avant de passer, ou qui en ajouteront après avoir passé, pour payer moins de droits;

Tous ceux qui, par des moyens quelconques auront réussi par fraude à éviter le paiement d'une partie ou de la totalité des droits;

Dans ces différens cas, chaque contrevenant paiera une amende qui sera de 100 fr. au plus.

61.° Les commissaires des routes à péage sont autorisés à traiter avec un ou plusieurs habitans des villes, villages, hameaux, que la route traverse, ou auxquels elle conduit, du paiement des péages pour le prix et le tems qu'ils jugeront convenable, pourvu que la durée du marché ne soit pas de plus de trois ans.

Le prix de l'abonnement doit être payé annuellement, et moitié d'avance; le défaut de paiement de cette moitié d'avance entraîne la nullité du contrat.

Les fonds ainsi payés seront employés, comme la recette des péages, à la réparation des routes.

Il est bien entendu qu'aucun arrangement ne peut se faire pour les droits de surcharge, et que ces droits seront les mêmes et exigés de la même manière que si on n'avait pas fait d'abonnement.

62.° Les commissaires des grandes routes sont autorisés à supprimer ou à réduire les péages aux barrières, autant de tems qu'ils le jugeront convenable. Les décisions seront prises en assemblée générale des commissaires, convoquée

un mois d'avance par des avis affichés sur les maisons des percepteurs, et insérés dans les journaux.

Les commissaires sont de même autorisés à rétablir, en assemblée générale convoquée de la même manière, une partie ou la totalité des droits supprimés, et à les porter de nouveau au taux fixé par la loi.

Il est bien entendu toutefois que les suppressions, ou réductions, ne pourront se faire dans le cas où les péages étant hypothéqués des cinq sixièmes, les créanciers ou fermiers refuseraient d'adhérer aux réductions.

63.° Si un percepteur ou toute personne chargée de la recette des péages, permet le passage à des voitures avec jantes trop étroites, ou avec roues d'une construction défendue, ou aux voitures attelées d'un trop grand nombre de chevaux, ou sans plaque indiquant le nom et la demeure du voiturier, et si, dans la semaine, une poursuite n'est pas commencée par lui contre les délinquants; ou s'il n'exige pas le paiement des péages, ou s'il manque à ses devoirs; dans l'un ou l'autre de ces cas, le juge de paix qui l'aura reconnu coupable pourra le condamner, pour chaque contravention, à une amende de 100 fr. au plus.

64.° Le percepteur de chaque barrière est tenu, sous peine de 100 francs d'amende, de pla-

cer et de maintenir constamment sur le devant de sa maison, une planche peinte en blanc, sur laquelle seront écrits ses noms et prénoms, en lettres noires d'au moins deux pouces de hauteur, et d'une largeur poportionnée. Il fera de même placer devant sa maison le tableau fourni par les commissaires, où seront inscrits le nom de la barrière, le tarif des péages, les noms des barrières où l'on sera exempt de payer après avoir acquitté les droits de celle-ci.

65.° Les commissaires assemblés sont autorisés à louer la perception des droits de barrières en se conformant aux lois établies sur les adjudications publiques.

66.° Les contrats de location faits sur papier ordinaire et signés par les commissaires et les fermiers sont valables.

67.° Les fermiers des péages pourront choisir des percepteurs ; mais ils seront responsables de leur gestion, et passibles, en cas de contravention, des mêmes amendes, poursuites et peines.

68.° Les percepteurs en cas de contestations, disputes, procès, relatifs à la recette, ne pourront être appelés comme témoins.

69.° L'établissement, la surveillance, la conservation, la réparation des maisons de percepteurs, et autres bâtimens, des ponts à bascule, etc., sont confiés aux commissaires.

70.° Le juge de paix de chaque canton est

de droit commissaire pour les routes du chef-lieu, et de l'arrondissement du canton.

71.° Les commissaires chargés de la réparation des routes à péage ne peuvent être choisis que parmi les électeurs du canton, et les cent plus imposés du canton, leurs fils ou leurs gendres.

Après un délai de dix ans, on ne prendra pour commissaires que les personnes portées sur la liste du jury.

72.° Il est défendu aux commissaires de prendre des emplois ou des intérêts dans la gestion des barrières.

73.° En cas de décès d'un commissaire ou de démission ou d'incapacité par condamnation, faillite, etc., les autres commissaires assemblés sont autorisés à nommer en remplacement un propriétaire du canton remplissant les conditions voulues.

74.° Les commissaires sont autorisés à se réunir aussi souvent qu'ils le voudront, et dans les lieux qu'ils fixeront dans le voisinage des routes. Ils peuvent rompre leurs assemblées et fixer à la majorité, l'heure et le lieu de la réunion prochaine.

Les décisions, pour être valables, doivent avoir été prises par la majorité des commissaires présens, en assemblée légalement convoquée et constituée.

Tous les pouvoirs accordés aux commissaires

par la loi, sont exercés par eux à la majorité des voix en assemblée convoquée légalement.

Le nombre des commissaires réunis doit être au moins de sept, excepté dans les cas particuliers indiqués par un acte local ou par le présent acte.

Les entreprises, actions quelconques, ordonnées par sept commissaires, ou exécutées en leur présence, seront aussi légales que si elles eussent été faites par tous les commissaires réunis.

A chaque assemblée, les commissaires feront choix d'un président; sa voix, en cas de partage, sera décisive.

Aucun ordre ou décision des commissaires, délibéré en assemblée, ne pourra être révoqué ou modifié, à moins que le projet de changement ne soit annoncé d'avance, et que la nouvelle délibération ne soit prise en se conformant au réglement, et que la proposition d'une modification consignée sur les registres n'ait été affichée sur toutes les barrières, au moins vingt-et-un jours avant la réunion.

La révocation ne pourra avoir lieu si elle n'est votée par sept commissaires, au moins, dans l'assemblée tenue spécialement pour cet objet.

75.° Dans le cas où deux commissaires jugeraient nécessaire de convoquer une assem-

blée avant le jour fixé dans la dernière séance, ils sont autorisés à en donner l'avis et à fixer le jour, l'endroit et l'objet de cette réunion.

L'assemblée ne peut se tenir qu'après avoir été annoncée quatorze jours à l'avance, et par un avis public, ainsi qu'il a été prescrit.

Les délibérations prises par les commissaires dans les réunions extraordinaires auront leur plein effet, comme si elles avaient été arrêtées dans une assemblée ordinaire.

Il est bien entendu que dans ces réunions extraordinaires, les commissaires ne doivent pas s'occuper d'autres objets que ceux spécifiés dans l'avis public.

76.° Il est de plus arrêté que tous les commissaires des routes doivent se trouver à l'assemblée générale qui sera tenue à un jour fixé au moins par trois commissaires, dans un des mois d'avril, et de septembre ou d'octobre. L'avis de cette réunion sera donné au moins vingt-et-un jours à l'avance, affiché et publié dans les journaux de la contrée. Cette réunion sera nommée assemblée générale et annuelle des commissaires.

A cette assemblée, les commissaires nommeront un président, examineront les comptes, et feront un rapport sur l'état des routes de leur juridiction.

Si un commissaire, sans un motif légal,

néglige de se trouver aux assemblées, il sera condamné chaque fois à une amende de cinquante francs, au jugement des autres commissaires.

77.° Il est défendu aux commissaires d'exercer l'emploi de caissier, et de nommer à cette place celui qui remplit les fonctions de secrétaire, ou son associé, sous peine d'une amende de mille francs.

78.° Les ordres et décisions des commissaires assemblés, ainsi que les noms des commissaires présens, seront inscrits dans un registre tenu pour cet objet par le secrétaire, et signés par le président à chaque réunion.

Ce livre restera à la disposition des commissaires qui pourront l'examiner en tout tems et prendre des extraits.

Les délibérations et décisions une fois enregistrées et signées auront la même authenticité que les décisions signées par tous les commissaires.

Le livre des délibérations, celui où sont consignés les titres des commissaires, ainsi que le registre où sont inscrites les hypothèques, les obligations, seront considérés comme pièces authentiques dans les cours de justice et d'appel.

79.° Il est enjoint aux commissaires de fournir des registres aux secrétaires, et de leur ordonner de consigner exactement les recettes annuelles et dépenses détaillées, de menti-

onner les divers objets pour lesquels les dépenses ont été faites. Ces livres seront, à toute heure, mis à la disposition des commissaires et des créanciers qui pourront les examiner et en tirer tels extraits qu'ils jugeront convenables.

A toutes les réunions de commissaires, le secrétaire est tenu de les produire, et de donner les explications demandées.

Si le secrétaire refuse de présenter les registres aux commissaires, hypothécaires, créanciers; ou d'en laisser copier des extraits, ou s'il néglige ou refuse de produire ces registres à l'assemblée générale des commissaires, il sera condamné à payer, pour chaque contravention une amende dont le maximum sera de 100 fr.

Cette amende sera levée et appliquée comme il a été spécifié pour les autres amendes.

80.° Toute poursuite peut être faite ou soutenue au nom de l'assemblée générale des commissaires, par un commissaire ou un secrétaire, et dans le cas où le procès serait commencé, en exécution de la présente loi, par ou contre un commissaire ou secrétaire, la mort du commissaire ou du secrétaire, ou leur renvoi n'arrêterait pas le cours de la justice, à moins que l'assemblée générale des commissaires n'en ait jugé autrement.

Il est entendu que lorsqu'un commissaire ou secrétaire sera chargé de poursuivre un

procès au nom de l'assemblée, soit comme demandeur ou défendeur, il sera remboursé de ses avances et dépenses sur le produit des péages.

81.° Les commissaires des grandes routes sont invités, et par la présente loi tenus d'exiger du caissier chargé des recettes de péages, avant qu'il entre en exercice, une caution suffisante pour la garantie des fonds qui lui seront confiés.

Ils peuvent de même demander une caution à toutes les personnes employées par eux et nommées en vertu de la présente loi.

82.° Les commissaires de chaque barrière sont tenus, à chaque assemblée générale annuelle, d'examiner, contrôler les comptes des caissiers, secrétaires, voyers; d'obliger les employés de produire les comptes de dépenses et les pièces à l'appui, de vérifier les comptes de recette, des dettes simples et de celles hypothécaires contractées pour chaque route.

Les comptes ainsi vérifiés seront arrêtés par eux et signés par le président de l'assemblée.

Si un caissier, secrétaire ou agent refuse ou néglige de fournir ses comptes, et les mémoires, papiers, écrits demandés, il sera condamné aux peines et amendes spécifiées plus haut.

Lorsque les comptes auront été arrêtés par l'assemblée et signés par le président, le se-

crétaire de l'assemblée dressera l'état général des dettes, revenus et dépenses de la route, dans la forme qui sera indiquée par un tableau imprimé.

Ce tableau de la comptabilité de la route sera reçu à l'assemblée, approuvé par la majorité et signé par le président.

Le secrétaire sera tenu d'en fournir une copie dans un délai de trente jours, au greffier du juge de paix du canton.

Si le secrétaire refuse ou néglige de faire ledit tableau, ou de le transmettre dans le tems indiqué, il sera condamné pour chaque contravention à une amende de mille francs, qui sera recouvrée de la manière ci-après indiquée.

83.° Immédiatement après que les comptes auront été arrêtés, et les états approuvés et signés, les commissaires chargeront le secrétaire de faire imprimer les états, et d'en envoyer une copie à chacun des commissaires des routes à péage.

84.° Les commissaires sont autorisés à emprunter à intérêt telles sommes qu'ils jugeront convenable, en donnant aux prêteurs pour hypothèques, les recettes des péages, les maisons et bâtimens de perception. Les frais d'hypothèques seront payés sur les produits des péages.

85.° Les commissaires sont investis, par la

présente loi, de pleins pouvoirs pour modifier, changer le tracé des routes, pour les rectifier, raccourcir soit à travers les terreins communaux et incultes, et dans ce cas, sans payer aucune indemnité; soit à travers les terres, domaines des propriétaires et des fermiers, en les indemnisant en raison des pertes et dommages causés.

En conséquence, les commissaires, les ingénieurs et tous employés et ouvriers sous leurs ordres, ont le droit de traverser les biens de communes, ceux des propriétaires, clos ou non clos, selon la direction des projets; de planter des pieux et de marquer les tracés comme il sera ordonné par les commissaires et les ingénieurs, sans que les uns et les autres puissent être attaqués, poursuivis et même inquiétés pour avoir franchi les barrières et opéré le tracé.

86.° Les commissaires sont autorisés à traiter pour l'achat des terrains, maisons, etc., nécessaires à l'exécution d'un projet de rectification de routes, avec les propriétaires, fermiers et autres personnes intéressées.

La présente loi donne pouvoir aux corps politiques, aux communautés, collèges, aux tuteurs, exécuteurs testamentaires, à tous les curateurs et conservateurs de biens appartenant à des interdits, aux mineurs et aux femmes, etc., etc., qui ne peuvent vendre leur propriété, d'aliéner la partie des héritages, bâtimens, domaines, nécessaires à l'exécution des ouvrages,

et de régler de gré à gré avec les commissaires, les indemnités à payer, soit pour la cession de la propriété, soit pour dommage causé par les travaux.

Les contrats, ventes, ainsi passés, et les arrangemens pris, seront bons, valables, irrévocables, et ne donneront lieu à aucun recours ou poursuite en raison de tutelle, substitution, incapacité quelconques, etc. Tous les corps politiques, les collèges, les maris, exécuteurs testamentaires, tuteurs et curateurs, conservateurs ou fondés de pouvoirs, sont déchargés de toute poursuite pour avoir traité avec les commissaires.

87.° Si les administrateurs, tuteurs, curateurs, conservateurs quelconques de biens inaliénables, ou toute personne intéressée, etc., qui auront été prévenus légalement à domicile, refusent, après un délai de trente jours, de traiter, ou si ces personnes sont absentes, les commissaires sont autorisés à faire constater les dommages, intérêts et valeur des indemnités, par un jury de douze personnes résidant dans l'arrondissement où sont situés les terrains, et qui soient désintéressés dans les affaires à juger.

Les commissaires convoqueront le jury et appelleront en témoignage tel nombre d'experts qu'ils jugeront convenable, et recevront sous serment leurs déclarations.

Les commissaires sont encore investis du droit de faire prêter serment, et d'ordonner des enquêtes pour instruire l'affaire, éclairer et décider l'opinion du jury.

Lorsque le jury aura déterminé le montant des dommages ou des indemnités, les commissaires ordonneront que le montant en soit immédiatement payé aux propriétaires ou personnes intéressées.

Le jugement du jury sera définitif pour toutes les parties et sans appel, et déchargera de toute responsabilité et recours les administrateurs, tuteurs, curateurs, etc.

88.° Le montant des indemnités réglées par décision du jury, sera prélevé à la diligence des commissaires sur les recettes des péages, ou sur les sommes empruntées et hypothéquées sur les recettes, et payées aux parties ou personnes désignées par le jury, ou déposé à la banque de France.

Trente jours après que le paiement aura été ainsi effectué, ou qu'il en aura été donné avis à domicile aux créanciers ou leurs agens, propriétaires, administrateurs ou locataires, les commissaires entreront en possession des terres, bâtimens, pour en user conformément aux clauses de la présente loi, et les comprendre dans les autres terrains appartenant à la route, et feront réparer les nouvelles parties de route comme les anciennes.

Après l'achèvement d'une nouvelle partie de route, les commissaires jugeront si l'ancienne doit être abandonnée et fermée, ou si elle doit être considérée comme chemin vicinal, utile à l'exploitation des marais, bruyères, ou aux communications entre des villes et villages, chapelles, et s'il faut le laisser ouvert.

Si les commissaires reconnaissent que l'ancienne route est inutile et doit être abandonnée, et qu'on peut disposer du sol, ils sont autorisés à le vendre au plus haut prix, et à dépenser les fonds aux réparations des routes.

Les actes de cession des terrains passés à la diligence des commissaires et enregistrés au bureau du secrétaire de paix du canton, seront bons et valables et recevront leur plein effet.

Les commissaires sont également autorisés à donner en compensation aux propriétaires dépossédés, les terrains à vendre au prix des évaluations des experts.

89.° Lorsque le jury, convoqué en vertu de la présente loi, accordera aux propriétaires dépossédés une indemnité plus forte que celle offerte par les commissaires, les frais du jury, des témoins, et toutes autres dépenses de l'enquête, seront portés en compte par le caissier des commissaires, et payés sur les fonds de la recette des péages, ou sur tous autres mis à la disposition des commissaires par la présente loi.

Ces frais seront fixés par le juge-de-paix du

canton, désintéressé dans la contestation. Ce juge est autorisé, par la présente loi, à régler ces comptes, et à délivrer une ordonnance de pareille somme sur le caissier des commissaires.

Mais dans le cas où le jury convoqué n'accorderait au réclamant qu'une indemnité égale ou inférieure à celle proposée par les commissaires avant l'appel au jury, alors les frais des témoins et toutes les autres dépenses seraient mis à la charge du réclamant et payés par lui.

Lesdits frais et dépenses seront retranchés du montant de l'indemnité fixée par le jury, ou considérés comme un à-compte délivré à cette personne à qui on ne remettra que le reste de la somme, pour payement intégral de tout ce qui est dû aux réclamans.

Si les frais et dépenses mis à la charge du réclamant surpassent le montant de l'indemnité qui lui est allouée, et ne sont pas acquittés après avoir été demandés, le remboursement de ce qui restera dû sera poursuivi par les commissaires, comme en matière de contravention et d'amende.

Il est entendu que si les commissaires convoquaient un jury pendant l'absence des propriétaires ou titulaires, les frais en seraient supportés par l'administration des commissaires et payés sur les recettes des péages.

90°. Lorsque la direction d'une route à péage aura été changée, et que la nouvelle

route sera exécutée et achevée, l'ancienne route sera fermée et le sol en sera vendu par les commissaires aux propriétaires riverains; mais s'il est reconnu nécessaire d'y laisser un passage pour les besoins ou l'intérêt des habitans du voisinage, les commissaires feront la réserve de ce passage, et le terrain sera vendu avec cette servitude.

Le prix de la vente du sol sera employé au paiement des terrains acquis pour l'exécution de la nouvelle route.

91.° Lorsque le montant d'une créance ou d'une indemnité à payer par les commissaires des routes, à des communautés, corporations, mineurs, etc., ou à tous administrateurs inhabiles à traiter de la vente d'une propriété, s'élèvera à la somme de 5,000 francs, ou plus, cette somme sera déposée à la banque de France, et il en sera disposé par la cour royale, conformément à la loi.

Dans le cas où l'emploi de ces fonds ne pourrait être prochainement et légalement fait la cour fera acheter pour ladite somme, des rentes trois pour cent, consolidés; les intérêts en seront payés aux personnes qui auraient touché les rentes et revenus des créances et terrains achetés s'ils n'eussent pas été vendus.

92°. Si le montant de l'indemnité à payer à des corporations, mineurs, administrateurs

ou autres personnes inhabiles à vendre, ne s'élevant pas à une somme de 5,000 francs, est plus fort que 500 francs, dans ce cas, les personnes chargées légalement de toucher les revenus des terrains ou créances vendus, sont autorisés à faire remettre, sur la déclaration signée par eux, lesdits fonds à la banque. Ils pourront de même faire percevoir ces fonds par deux personnes désignées par eux, avec le consentement de trois commissaires de la route, afin que l'argent et les intérêts soient employés conformément aux lois et règles établies, pour l'application des revenus des terrains ou des créances vendues.

Dans l'un ou l'autre cas, on sera dispensé d'obtenir et même de demander le consentement de la cour royale.

93°. Quand le montant des indemnités ne s'élèvera pas à 500 francs, cette somme sera remise aux personnes ayant droit de toucher les revenus de la propriété ou de la créance aliénée ou aux tuteurs, administrateurs de tous biens confiés à leurs soins.

94°. Lorsque les personnes auxquelles il est alloué des indemnités les refusent; lorsque les titres de propriété ne paraissent pas, à trois commissaires délégués, suffisamment justifiés, ou dans le cas où les propriétaires des terrains ou créanciers seraient absens ou inconnus, trois commissaires ou plus, sont autori-

ser à décider que le montant des indemnités doit être déposé à la banque de France, à la connaissance de la cour royale, pour être placé sous sa direction au compte des parties intéressées.

La cour royale, sur la réclamation des parties, est autorisée par la présente loi à disposer des revenus et du capital, conformément aux droits de chacun, qu'elle fera établir.

Le caissier de la banque de France qui recevra lesdites sommes est tenu par la présente loi, de donner un reçu aux personnes chargées d'en faire le dépôt d'après les clauses précédentes.

95.° Les agens nommés par les commissaires des routes, ou telles personnes désignées par eux, sont autorisés à fouiller, prendre, emporter les matériaux nécessaires à la réparation des routes, dans le lit des rivières et ruisseaux publics, à une distance au moins de 50 mètres des ponts, écluses, parcs, etc. dans les terreins incultes et publics sur le territoire des paroisses, villages, ou campagnes environnantes, et de passer, en les transportant, sur toute terre publique et inculte, sans être tenus de payer aucun frais, ni indemnité, et sans donner lieu à aucune poursuite.

Les conducteurs et piqueurs seront tenus, toutefois, de niveler les fouilles et carrières,

ou de les environner de barrières ou haies, pour prévenir tout accident. Les conducteurs sont de même autorisés à faire fouiller, prendre, emporter des matériaux dans les terrains des particuliers, sur le territoire des paroisses et villages traversés par la route, ou voisins de la route, à l'exception toutefois des jardins, cours, parcs, avenues plantées et pépinières, et à charge par eux de payer aux propriétaires et locataires, les indemnités fixées par les commissaires.

Les conducteurs et piqueurs en tranportant les matériaux nécessaires à la réparation des routes, ou à la construction des ponts et autres ouvrages d'art, pourront de même traverser les terrains ouverts ou clos, appartenant à des propriétaires, ceux dépendant des communes traversées par la route, ou ceux des communes voisines, à la charge par eux d'offrir ou de payer les indemnités réglées par les commissaires.

Toutes contestations entre les conducteurs ou piqueurs et les propriétaires, sur les dommages et indemnités à payer, seront portées devant le juge de paix, examinées dans les dix jours après que l'une des parties aura signifié à l'autre de comparaître, et jugées par eux. La partie condamnée par la justice de paix, sera tenue de payer les frais d'enquête.

96.° Il est toutefois bien entendu qu'aucun

conducteur ou piqueur ne pourra creuser, prendre des matériaux, dans un terrein ouvert ou enclos appartenant à un propriétaire, ou les transporter à travers ce terrain ou enclos, avant d'avoir donné avis par écrit audit propriétaire ou locataire, ou son fondé de pouvoirs; ou remis cet avis à son domicile, pour qu'il ait à se présenter devant le juge de paix du canton, pour connaître les motifs qui l'ont déterminé à prendre les matériaux dans telle localité.

Lorsque le propriétaire, ou le fondé de pouvoirs, se présentera à la justice de paix, et ne donnera pas de motifs de refus valables, le juge de paix autorisera les conducteurs à creuser, prendre, emporter les matériaux à l'époque qu'il fixera.

Lorsque le propriétaire ou les fondés de pouvoirs négligeront ou refuseront de se présenter à la justice de paix, le juge de paix fera attester sous serment que l'avis de paraître a été donné, et prendra telle décision qu'il trouvera convenable; elle aura son plein effet, comme si les propriétaires ou les fondés de pouvoirs étaient présens.

97.° Il est bien entendu que les commissaires sont autorisés à traiter avec les propriétaires de l'achat des terreins pour tirer des matériaux, et à les revendre par convention ou adjudication publique; mais ces achats ne

peuvent avoir lieu que lorsque les propriétaires consentent à les céder aux conditions convenues.

98.° L'enlèvement des matériaux ramassés ou extraits pour la réparation des routes à péage, la fouille des matériaux dans une carrière en exploitation, pour l'approvisionnement des routes, dans un délai moindre de six semaines après les derniers travaux, donnera lieu pour chaque contravention à une amende de cent francs au plus.

Sont exempts de ces dispositions, les propriétaires des terrains. Ils ont droit d'extraire des matériaux pour leur usage, ou de permettre l'exploitation à d'autres, mais sous la réserve que ce ne sera que pour leur usage particulier.

99.° Les commissaires des routes sont autorisés, par la présente loi, à acheter ou louer des emplacemens de six mètres carrés ou plus, pour faire déposer les pierres, graviers en approvisionnement pour réparer les routes.

Dans le cas de contestation entre les commissaires et les propriétaires, sur la nécessité de s'emparer de ces terrains, ou sur le prix de vente ou de location, le juge de paix du canton réglera les différens.

100.° Les commissaires sont autorisés à passer des baux d'entretien des routes, des ponts et des autres ouvrages, et à employer au paiement des sommes convenues, le produit des barrières de la même route.

101.° Les commissaires sont autorisés à établir et à réparer des trottoirs, banquettes, sur l'un des côtés de la route, comme ils le jugeront convenable.

Ils sont de même autorisés à ouvrir, provisoirement, des passages sur les propriétés riveraines, pendant le tems nécessaire pour réparer ou établir des barrières, élargir des chemins, ou faire toutes les réparations qui obligent de suspendre le passage, pourvu que les terrains riverains à occuper provisoirement, ne soient pas à usage de cour, de jardin, pépinière. Pendant les travaux, le passage sera livré, sur la route provisoire, à la circulation, à charge, par les commissaires de régler de gré à gré le montant des indemnités à payer aux propriétaires ou locataires.

En cas de contestations, le juge-de-paix devra déterminer, dans un délai de quatorze jours, sur la plainte qui lui sera portée par une des parties, le montant de l'indemnité à payer en dédommagement des pertes éprouvées.

102.° Les propriétaires ou fermiers des terrains voisins de la route sont tenus d'ouvrir des fossés, rigoles d'écoulement, de les curer et d'établir des coffres, tuyaux, planches ou ponts sur les chemins.

Les propriétaires ou fermiers des terrains sur lesquels l'eau des routes à barrière s'écoule, sont requis de nettoyer et d'entretenir con-

stamment en bon état, et de curer les cours d'eau, ruisseaux, etc., et en cas de négligence, chaque contrevenant sera condamné, après avoir été averti dix jours d'avance, à une amende de 100 francs au plus.

103.° Les conducteurs des grandes routes et les piqueurs sont autorisés à empêcher de déposer et à faire enlever les dépôts d'engrais, de terre, de pierres et de tous matériaux quelconques sur une grande route, et à les faire transporter à plus de quatre-vingt pieds sur les terrains incultes riverains.

Si, douze heures après avoir été averti par un billet signé de deux commissaires, ou des conducteurs ou piqueurs de cette route, ou si, après une affiche placardée pendant trois jours sur la barrière la plus proche, le propriétaire n'étant pas connu, ou n'enlève pas les dépôts, on procédera immédiatement à la vente des amtières déposées, et on emploiera le produit à la réparation des routes.

Les conducteurs préviendront sept jours d'avance les riverains qui négligeraient d'ouvrir ou de curer les fossés, de les élargir et de procurer aux eaux un écoulement suffisant, et feront exécuter les ouvrages nécessaires, si les propriétaires ne se conforment pas aux instructions qui leur sont données.

Dans ces divers cas, le juge-de-paix du canton approuvera les états de frais à rembourser

aux agens par les propriétaires. En cas de récidive, les délinquants seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 100 fr.

104.° Les propriétaires ou fermiers des terres riveraines de la route, seront tenus de tailler et couper les haies, à une hauteur de deux mètres audessus de la surface de la chaussée, et d'élaguer les arbres ou arbrisseaux qui croissent dans les haies, ou près de la route.

Si ces haies, arbres ou arbrisseaux dépendent de jardins d'agrément, ou servent d'ornement, ou d'abris, près d'une maison, on ne devra les élaguer et tailler que dans le cas où les branches s'étendraient sur la route et en gêneraient le passage, ou empêcheraient la circulation de l'air et de la lumière.

Si, dix jours après l'avertissement qui aura été donné, les propriétaires ne font pas tailler les haies et les arbres, ils paieront une amende de 2 francs pour chaque longueur de huit mètres de haie qui n'aura pas été taillée ou coupée, et celle de 20 centimes pour chaque arbre, arbuste ou buisson qui n'aura pas été élagué.

Si, après la condamnation, le propriétaire ou le locataire n'élague pas, les conducteurs sont, par le présent acte, requis de couper les haies, d'élaguer les arbres, arbrisseaux, comme il avait été prescrit par l'ordre donné. Le propriétaire ou fermier sera tenu de payer les frais

d'élagage, et en sus les amendes et dépens.

En cas de refus, le recouvrement de ces diverses sommes sera ordonné par les juges-de-paix, soit en vendant les marchandises, soit par contrainte, conformément aux dispositions prescrites par cette loi, pour le recouvrement des amendes.

105.° Il est bien entendu que les conducteurs n'auront pas le droit d'exiger les élagages, et que les propriétaires ne seront pas tenus de les faire dans tout autre tems, que dans l'intervalle du dernier jour de septembre au dernier jour de mars.

106.° Les propriétaires riverains qui anticiperont sur la voie publique par des constructions, ou des clôtures, plantations, en ouvrant ou comblant des fossés; ceux qui s'empareront des terrains incultes voisins de la route; ceux qui feront bâtir; ceux qui établiront des haies, des clôtures, à moins de trois mètres du bord intérieur de la route; ou à moins de neuf mètres de l'axe de la route, ceux qui ouvriront des rigoles à travers la chaussée, ou laboureront, ou herseront la surface; ou qui, en labourant, hersant les terres voisines, retourneront la charrue ou la herse à des distances moindres que celles ci-dessus indiquées; ou qui anticiperont sur la route, ou nuiront de toute autre manière, seront chacun condamnés pour chacun de ces délits, à une amende de 40 francs.

En cas de semblables contraventions, les commissaires sont autorisés à faire démolir les maisons et constructions, enlever les haies, plantations, clôtures, et combler les fossés, aqueducs jugés nuisibles, le tout aux frais des délinquans.

Le juge-de-paix du canton, après avoir reçu les informations et les déclarations sous serment, ordonnera le recouvrement des frais de démolition, et des travaux exécutés pour rétablir la route et les terrains riverains dans leur état primitif, et le paiement des amendes encourues. Il prescrira la vente des marchandises et effets, et la contrainte par corps. Lorsque les marchandises seront vendues on prélèvera, sur le montant, les frais et les amendes, et le surplus sera remis au propriétaire sur sa demande et son reçu.

107.° Les commissaires sont chargés de faire établir des bornes milliaires, ou des poteaux de lieue en lieue sur le bord de la route, avec indication en gros caractères, de la distance de ce poteau aux villes voisines; de faire également placer à l'embranchement de toutes les routes vicinales sur les grandes routes, des poteaux avec traverses, où seront écrits les noms des villes et villages, et leur distance aux poteaux. Les commissaires détermineront le nombre des poteaux, leur emplacement et leurs dimensions.

Les commissaires sont aussi chargés de faire

peindre en gros caractères, les noms des villes, villages et hameaux, sur les murs ou sur des planches mises en couleur, et appliquées aux murs des premières maisons, de placer des bornes ou poteaux aux points de rencontre du territoire de chaque canton avec la grande route; de veiller à ce que les poteaux, bornes, tableaux d'inscription, soient constamment conservés, et que les caractères en soient très-lisibles.

Les personnes qui seront convaincues d'avoir à dessein cassé, coupé, arraché et endommagé d'une manière quelconque les poteaux, bornes, tableaux; d'avoir rayé, effacé, détruit ou altéré les lettres et indications inscrites sur les murs, seront condamnées par le juge-de-paix du canton, sur la déclaration sous serment d'un témoin digne de foi, à une amende fixée pour chaque délit, à 200 francs au plus.

108.° Il est arrêté que les personnes qui feront passer des chevaux, mulets, moutons, etc., ou des roues, des brouettes, des voitures sur les trottoirs, ou qui dégraderont d'une manière quelconque les trottoirs, banquettes, marche-pieds destinés aux piétons, ou les bornes, chaînes, poteaux, haies, bordant lesdits trottoirs, etc.

Celles qui endommageront les ponts, murs, et toute partie des constructions appartenant aux grandes routes;

Celles qui feront traîner des bois sur la route ou les transporteront sur des traînaux, ou qui,

en employant des voitures à roues, laisseront dépasser et traîner les bois sur la chaussée, et la dégraderont ;

Celles qui, dans la descente, emploieront des vis pour enrayer, en arrêtant la roue qui alors frotte contre la chaussée et la dégrade;

Les bouchers qui feront tuer, griller ou écorcher des cochons, etc., sur la route, ou dans des lieux non clos et voisins de la route;

Les conducteurs de chevaux chargés à dos, qui feront déborder la charge de plus de quatre vingt centimètres, et nuiront ainsi à la libre circulation;

Les conducteurs de chariot, charette, voiture quelconque, qui laisseront leurs chevaux sans gardien plus longtems qu'il ne faut pour décharger et charger ;

Ceux qui, en cas d'accident, resteront avec leur voiture en place plus longtems qu'il ne faut pour les réparer ;

Ceux qui, s'arrêtant pour charger et décharger, ou pour prendre des repas, ne rangeront pas leurs voitures le plus près possible des maisons;

Les personnes qui feront des dépôts de bois, pierres, foin, paille, engrais, terre, cendres, décombres, ou toute autre chose sur le côté ou sur une partie de la route, ou sur les trottoirs, et exposeront les voyageurs à des dangers;

Celles qui feront écouler de leur maison fa-

brique, des eaux sales ou fétides, ou déposeront des immondices sur la route;

Les conducteurs de cochons qui ne les empêcheront pas de fouiller la chaussée, les haies ou les fossés;

Les voituriers qui, dans les montagnes, mettront des pierres sous les roues de leur voiture pour la retenir, ne les enlèveront pas et ne les replaceront pas hors de la route; les personnes qui arracheront les poteaux de réverbères, lampes, etc., détruiront ou endommageront les lampes ou réverbères placés près des barrières, des maisons de percepteurs, ou qui en éteindront la lumière;

Chacune de ces personnes, pour chaque contravention, sera condamnée à une amende de 40 francs, au plus, et à tous les frais, dommages et intérêts résultant du délit.

109.° Toutes les portes ou barrières des maisons, parcs, prairies, champs et terrains clos, devront être établies de manière à ne s'ouvrir qu'en dedans, et non en dehors du côté des grandes routes et des trottoirs. Sont exceptées les portes ou barrières dont les poteaux ou piliers se trouvent à une telle distance du milieu de la route, que les extrémités des portes ou barrières ouvertes, ne puissent s'avancer sur le sol de la route ou des trottoirs.

Les propriétaires ou locataires de maisons ou terrains clos, dont les portes s'ouvrent en de-

hors et dépassent le sol de la route, sont tenus, quatorze jours après en avoir reçu l'injonction d'un agent, de les changer et de les disposer de telle sorte qu'elles ne puissent, en tournant, déborder sur les terrains de la route et des trottoirs.

En cas de négligence ou de refus, conducteur de la route est autorisé à faire enlever les portes et barrières, et à les faire replacer conformément aux dispósisions du présent acte. Le juge-de-paix du canton, sur les plaintes portées, et près avoir entendu, sous serment, des témoins dignes de foi, pourra condamner les contrevenans à payer au conducteur le remboursement des frais de changement de portes, et une amende de 40 francs au plus.

110.° Les commissaires sont autorisés à décider, dans une assemblée convoquée spécialement et annoncée dix jours d'avance, par des affiches apposées sur les barrières, qu'aucune voiture ne pourra descendre les montagnes désignées par eux, en serrant les roues par une plaque mue par une vis; que les voituriers seront tenus de placer un sabot sous la roue enrayée, afin de prévenir les dégradations de la chaussée. Ils sont également autorisés à révoquer les ordres, à les modifier et à les renouveler.

Pendant que l'ordre d'enrayer avec un sabot sera en vigueur, les voituriers qui n'en feront

pas usage à la descente des côtes indiquées, seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 20 francs au plus. Il est toutefois bien entendu qu'une copie de l'arrêté des commissaires sera affichée sur les barrières, trente jours avant d'être mis à exécution.

111.° Il est défendu de construire ou faire construire aucun moulin-à-vent, à une distance moindre de 200 mètres de toute route ou embranchement de grande route. En cas de contravention, l'amende sera de 100 francs pour chaque jour que ledit moulin restera établi.

Il est bien entendu que la présente loi n'autorise nullement la contruction d'un moulin à vent au-delà de 200 mètres, si on reconnaît qu'il peut être nuisible au public ou aux particuliers.

112.° Toute personne qui, volontairement et par malice, abattra, arrachera, détruira ou endommagera une barrière, poteau, balustrade, barre, ou toute autre clôture dépendant d'une grande route, ou toute chaîne, barre, construite ou à construire, pour empêcher les voyageurs d'éviter la barrière, et de frauder les péages établis par la présente loi, ou toute maison et bâtiment pour l'usage des préposés aux barrières ou aux ponts-à-bascule;

Ou toute personne qui mettra en liberté un délinquant légalement arrêté par un officier de police, pour l'un des cas indiqués ci-dessus;

Chacune de ces personnes qui sera convain-

cne d'avoir violé la loi, sera condamnée à cinq ans de détention.

113.° Pour constater les contraventions des charretiers, voituriers, il est arrêté que tout propriétaire de charriot, charrette, caisson, chaise de poste, et de toute voiture de louage, est tenu de faire peindre ses nom, prénoms et demeure (les mots placés en ligne droite), en grands caractères d'un demi-pouce de hauteur, sur une partie visible des charriots et sur les panneaux des chaises de poste; il est de même arrêté qu'aucune voiture ne pourra circuler qu'après que cette formalité aura été remplie; que les noms devront être écrits de nouveau lorsqu'ils cesseront d'être bien lisibles.

Tout propriétaire de chariot, charrette, caisson, carrosse, chaise de poste ou autres voitures indiquées plus haut, qui les fera circuler sur une grande route sans avoir fait peindre ses nom, prénoms et demeure, ou qui aura écrit des noms faux, paiera, pour chaque contravention, une amende de 100 francs au plus.

114.° Considérant que la conduite des chariots, charrettes, est souvent laissée à des enfans incapables de guider et retenir les chevaux attelés, il est arrêté que tout propriétaire de chariot, voiture, circulant sur les grandes routes, qui le confiera à des personnes au-dessous de treize ans, sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 10 francs.

115.° Considérant que la plupart des graves et nombreux accidens qui arrivent sur les grandes routes, sont occasionnés par la mauvaise conduite ou la négligence des voituriers, il est arrêté que tout conducteur de chariot, charrette, sur une route à barrière, qui montera sur sa voiture, sans tenir les rênes en main, et sans qu'il y ait une personne à pied pour diriger les chevaux;

Que tout conducteur de voiture qui, par négligence, ou à dessein, occasionnera un dommage à quelques personnes ou à des voitures passant sur la même route, franchira les clôtures, abandonnera ses chevaux ou s'en écartera trop pour en être maître en cas d'évènement;

Que le conducteur d'une voiture, carrosse, chaise de poste, chariot, qui refusera de dire les noms et prénoms des véritables et principaux propriétaires;

Que le conducteur de carrosse, chariot, voitures quelconques, allant à la rencontre d'une autre voiture, qui ne rangera pas sa voiture du côté droit pour laisser à gauche un libre passage;

Que les personnes qui empêcheront ou retarderont le passage des voitures ou des personnes sur une grande route, et nuiront à la libre circulation;

Dans ces divers cas, le délinquant, lorsque la contravention aura été constatée par déclaration de témoins dignes de foi, devant le juge-

de-paix du canton, sera condamné, pour chaque contravention, à une amende de 40 francs au plus, si le conducteur n'est pas propriétaire de la voiture; et à 100 frans au plus, si le voiturier est propriétaire. A défaut de paiement, le délinquant sera renfermé dans la maison de correction pour un mois au plus, et remis en liberté aussitôt après l'entier paiement des amendes.

Toute personne qui s'appercevra d'une contravention désignée ci-dessus, est autorisée, par la présente loi à saisir le délinquant et à le conduire devant le juge-de-paix du canton, pour être jugé conformément à la loi.

Si, dans un des cas précédens, un voiturier refuse de dire son nom, le juge-de-paix auprès duquel il a été amené, ou qui a reçu de semblables plaintes, est autorisé à le faire renfermer dans la maison de correction pour un délai de trois mois au plus, ou à le poursuivre pour le paiement de l'amende, en donnant, dans le jugement, le signalement de la personne, et en insérant son refus de faire connaître son nom.

116.° Les commissaires des grandes routes sont autorisés à ordonner, dans leur assemblée, la poursuite devant la Cour royale des délits commis sur les routes qui leur sont confiées, et de prélever sur les revenus des péages, d'après des états arrêtés dans leur assemblée générale, le montant des frais et le remboursement des dé-

penses qu'ils peuvent faire, conformément aux diverses dispositions de cette loi.

117.° Lorsqu'on dirigera une poursuite contre un commissaire, il lui suffira, pour justifier de sa qualité de commissaire, de montrer la commission qui le désigne, ou de fournir la copie de sa nomination par les autres commissaires.

118.° Il est bien entendu que lorsqu'un juge-de-paix aura déclaré que les commissaires d'une grande route doivent payer des indemnités pour fouille des matériaux, dommages quelconques causés aux propriétaires par les commissaires ou leurs agens, et que le montant des sommes allouées ne sera pas payé par eux dans un délai de quinze jours, après que la demande leur aura été faite par écrit par le juge-de-paix ou son secrétaire; dans ce cas, ledit juge-de-paix est autorisé à pourvoir au paiement de ces dettes en faisant vendre les propriétés, effets confiés à la garde des commissaires par la présente loi. Ils sont de plus tenus et requis de prescrire cette mesure par un ordre signé d'eux et revêtu de leurs cachets, aussitôt que la demande leur en sera faite par les parties auxquelles ces sommes sont dues.

Dans le cas où le montant de la vente s'élèverait au-delà de l'indemnité et des frais divers de la procédure, le surplus serait versé dans les mains du caissier des commissaires.

119.° Les officiers et chefs de police d'un ar-

rondissement ou d'une commune, qui négligeront ou refuseront de faire exécuter cet acte, d'ordonner des peines ou amendes; les conducteurs des ponts et chaussées, ou percepteurs des péages, et tonte personne employée par les commissaires, recevant d'eux des salaires ou des gratifications, qui négligeront à dessein d'aller, dans sept jours, donner connaissance des contraventions au juge-de-paix du canton; et la preuve de cette négligence volontaire de ces agens étant fournie sous serment devant un juge-de-paix;

Dans ce cas, ils seront condamnés, pour chaque contravention, à une amende de 100 francs.

120.° Les personnes appelées en témoignage devant un juge-de-paix, soit par les accusateurs ou les accusés, relativement à une plainte ou délit prévu par la loi, et à qui on aura donné ou offert une indemnité convenable pour remboursement de leurs frais et dépenses, et qui refuseront ou négligeront de se rendre au lieu et à l'heure indiqués, ou qui refuseront de donner un témoignage devant le juge-de-paix, seront dans l'un ou l'autre cas, condamnés à payer, pour chaque contravention, une amende de 40 francs au plus.

121.° Les personnes qui opposeront une force ouverte à l'exécution de la présente loi, ou qui attaqueront les percepteurs et conducteurs des ponts et chaussées dans l'exercice de leurs fonctions;

Celles qui franchiront des barrières sans payer les droits établis par la loi, ou qui feront sortir les bestiaux arrêtés et enfermés;

Seront condamnées chacune, pour chaque délit, à une amende de 200 francs au plus, dont le montant sera réglé par le juge-de-paix du canton.

122.° Lorsque les délinquans seront inconnus aux conducteurs, percepteurs et aux préposés; les commissaires, percepteurs, conducteurs, piqueurs, et toutes personnes qu'ils appelleront à leur aide, sont autorisés par la présente loi à faire saisir et renfermer lesdits délinquants inconnus, et à les faire conduire chez le juge-de-paix du canton où le délit a été commis. Le juge-de-paix est requis par la présente loi de poursuivre et d'agir conformément aux dispositions de cette loi ou de toute autre, relative à la réparation des routes.

123.° Il est entendu que le juge-de-paix devant lequel ces contraventions sont constatées, est autorisé à réduire les peines déterminées par la présente loi, mais la remise ne pourra pas s'élever au-delà des deux tiers de celle qui aura été fixée.

124.° Lorsque dans la poursuite du recouvrement des amendes par contraintes, les formes ne seront pas observées, on ne pourra pas considérer la contrainte comme illégale, et le poursuivant comme un délinquant; mais la per-

sonne qui est lésée par l'irrégularité des formes, a le droit de se pourvoir en demande de dommages et intérêts contre qui de droit.

Il est bien entendu que le demandeur, en cas d'irrégularité, cessera toute poursuite pour dommages et intérêts, si la personne qui a commis ces irrégularités, ou qui en est cause, offre, avant que l'action soit intentée, de payer une indemnité convenable.

Si cette offre n'est pas faite, le défendeur poursuivi a droit de présenter au tribunal où l'affaire a été évoquée, une déclaration ou engagement de payer la somme fixée par lui, selon qu'il le jugera convenable. Le tribunal déterminera la somme à payer, en recevra le montant en dépôt, comme dans les autres cas où les défendeurs sont autorisés à verser les sommes déterminées par le tribunal : ensuite toutes poursuites cesseront.

125.° Toute poursuite doit être commencée dans les trois premiers mois qui suivront la date du délit, et présentée dans le canton où le délit a été commis.

Si la plainte n'est pas fondée, les lois n'ayant pas été violées; si la poursuite n'a eu lieu que trois mois après le délit; si elle a été portée à un juge-de-paix d'un autre canton; si le demandeur abandonne la poursuite après que le défendeur aura comparu, ou si le jugement est porté contre le demandeur; dans chacun de ces

cas, le défendeur recevra en dommages et intérêts, trois fois le montant des frais, et aura, pour se faire rembourser, les mêmes droits et facultés accordés au demandeur.

126.° Les dispositions à prendre et les formalités à remplir dans les procédures, pour les cas non prévus, devront être déterminées d'après l'esprit des décisions portées dans la présente loi, et aucun pourvoi ne pourra être admis que lorsqu'il sera motivé pour des défauts de forme.

---

Digitized by Google

# ANCIENNE LÉGISLATION

# DES BARRIÈRES

## EN FRANCE

A LA FIN DU 18.e SIÈCLE ET AU COMMENCEMENT DU 19.e

Digitized by Google

# LOI

*Contenant le Tarif des droits à percevoir sur les grandes routes.*

(Du 3 Nivôse, An 6.)

## TITRE PREMIER.

*Dispositions relatives au Tarif.*

Art. 1.er Aussitôt après qu'une barrière, son bureau, le poteau et sa pancarte auront été établis sur une grande route pour la perception de la taxe d'entretien, il en sera dressé procès-verbal par un commissaire de l'administration municipale du canton, et à Paris, Bordeaux, Marseille et Lyon, par un commissaire du bureau central vingt-quatre heures après; la taxe sera perçue conformément au tarif annexé à la présente loi.

2. Les voitures de toute espèce, tant chargées que vides, ainsi que les chevaux, mulets, bêtes de somme, acquitteront la taxe d'entretien selon le tarif.

3. Attendu que les distances entre les barrières seront inégales, la pancarte de chaque bureau sera divisée en deux colonnes, et con-

tiendra le tarif de la taxe à payer pour chacune des deux distances entre lesquelles la barrière se trouvera placée.

Si le bureau se trouvait placé à l'embranchement d'une ou plusieurs routes, sa pancarte contiendra autant de colonnes qu'il y aura de routes aboutissant à la barrière.

4. Pour faciliter la perception de la comptabilité de la taxe d'entretien, nulle valeur au-dessous d'un centime ne sera admise dans les pancartes. Si le calcul exact, à raison des distances, donne une fraction plus petite que la moitié d'un centime, cette valeur sera négligée; si, au contraire, le calcul produit une fraction égale à la moitié d'un centime, ou plus grande, cette quantité sera comptée pour un centime entier, et portée ainsi sur la pancarte.

5. Les troupes de cavalerie marchant en corps, les gendarmes, les officiers et soldats de toute arme, voyageant séparement ou à cheval, revêtus de leur uniforme et munis de feuilles de route, sont affranchis de la taxe à payer aux barrières.

6. La taxe sera perçue à la barrière à laquelle se présenteront les voitures ou voyageurs, *sans aucune diminution relativement au point où ils auront pris la grande route.*

Néanmoins, les cultivateurs dont le domicile ne sera pas éloigné de plus de vingt kilo-

mètres des communes qu'ils approvisionnent habituellement avec le produit de leurs denrées, et qui, pour y arriver, seront obligés par la situation de leur habitation, de prendre la grande route entre les deux bureaux qui précéderont immédiatement lesdites communes, ne paieront, pour passer la barrière, que le droit reglé pour cinq kilomètres. Ils ne paieront que la même taxe pour le retour.

Le directoire exécutif est autorisé à assurer l'exécution du présent article, et à prévenir les fraudes qui pourraient en résulter, soit par le placement des barrières, combiné à raison des localités, soit par des réglemens particuliers.

Le directoire exécutif préviendra également par des réglemens particuliers à chaque barrière et propres aux localités, les difficultés qui pourraient naître de l'exécution de l'article 75 de la loi du 9 vendémiaire dernier, lequel exempte de la taxe d'entretien les voitures et bestiaux servant à la culture des terres et à la réparation des routes.

7. Dans le cas ou les préposés aux recettes auraient des motifs de soupçonner que des voitures ou bestiaux, pour lesquels les dispositions de l'article précédent seraient réclamées, ne sont pas compris dans les exceptions établies par la loi et les réglemens particuliers, ils pourront exiger la consignation de la taxe, laquelle ne sera restituée que sur la présen-

tation d'un certificat du commissaire du directoire exécutif et de l'administration municipale du canton, portant que le consignataire est exempt à raison de son domicile.

8. La circulation dans la commune de Paris, c'est-à-dire, la distance parcourue ou à parcourir pour sortir de ladite commune ou y entrer, sera uniformément tarifée sur le pied de quatre kilomètres.

## TITRE II.

### *Police des barrières.*

9. Tout propriétaire de voitures de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères apparens, son nom et son domicile; cette plaque sera clouée en avant de la roue et au côté gauche de la voiture, et ce, à peine de 25 francs d'amende; l'amende sera double si la plaque portait soit un nom, soit un domicile faux ou supposés.

10. Il est défendu à toute personne que la présente loi assujettit à la taxe d'entretien, de passer les bureaux sans payer, à peine de 50 francs d'amende.

11. Il est défendu à toute personne d'insulter ou maltraiter les préposés à la perception de la taxe d'entretien, ni de s'opposer par violence ou menace, à l'exercice de leurs fonctions, ni de briser ou endommager les bureaux des barrières, à peine de 100 francs d'amende, de tous dom-

mages et intérêts, et de peines plus graves, le cas échéant.

12. Les préposés aux barrières ne pourront recevoir d'autres droits que ceux portés par la pancarte de leur bureau, à peine de destitution et d'être poursuivis comme concussionnaires.

13. Il est défendu aux mêmes préposés de faire aucune remise de la taxe, ni de traiter ou transiger avec les contrevenans, sous peine de destitution, et d'une amende qui ne pourra être moindre de 50 francs.

## TITRE III.

*Régie provisoire de la taxe d'entretien.*

14. Jusqu'à ce que les barrières puissent être affermées, elles seront régies de la manière suivante.

15. Il y aura, pour la perception de la taxe d'entretien, des receveurs et des inspecteurs.

16. Les barrières seront réduites au moindre nombre possible, et ne pourront pas excéder douze cents.

17. Le nombre des receveurs sera, autant que possible, à chaque barrière, *de trois militaires invalides ou retirés*, avec une paie ou pension, sachant lire et écrire; ils seront choisis

par le directoire exécutif : l'un d'eux devra être supérieur en grade et sera chef du bureau.

Il leur est défendu de tenir auberge ni cabaret.

18. Le nombre des inspecteurs ne pourra pas excéder deux cent cinquante.

Ils seront aussi choisis par le directoire exécutif, autant qu'il sera possible parmi les militaires ayant fait trois campagnes dans la guerre de la liberté, ou ayant droit à un traitement de réforme d'après les lois.

Ils ne jouiront pas des pensions auxquelles ils auront droit, pendant qu'ils exerceront les fonctions d'inspecteur.

19. Les préposés à la recette des barrières, après avoir reçu leur nomination, se présenteront au juge-de-paix du canton de leur résidence, y feront enrégistrer l'arrêté de leur nomination, et prêteront serment de remplir avec fidélité leurs fonctions.

20. Il sera fourni aux préposés aux barrières, des registres à talon, sur lesquels ils seront tenus de porter jour par jour, article par article, les recettes qu'ils auront faites, lesquelles seront récapitulées à la fin de chaque jour.

21. Les inspecteurs feront enrégistrer leurs commissions à l'administration centrale devant laquelle ils prêteront serment de remplir leurs fonctions avec fidélité.

22. Les receveurs verseront, au moins deux

fois par décade, le montant de leurs recettes dans la caisse du receveur-général du département, ou dans celle des préposés de ce receveur.

23. Les inspecteurs visiteront les bureaux de leur arrondissement au moins deux fois par mois; ils vérifieront la comptabilité, constateront la recette de chaque bureau et les contraventions qu'ils découvriront; ils s'assureront si les versemens du produit du droit ont été exactement effectuées conformément à l'article précédent. Ils dresseront procès-verbal du tout, qu'ils remettront à l'administration centrale; ils en remettront aussi une copie au receveur-général.

Ils dresseront également, dans leur tournée, un procès-verbal constatant l'état des chemins et des travaux relatifs à leur réparation et entretien, et leurs observations sur ces objets.

Ce dernier procès-verbal sera adressé tous les mois à l'administration centrale et au Ministre de l'intérieur.

24. L'administration centrale pourra destituer provisoirement les receveurs, si le cas l'exige, les dénoncer aux tribunaux, et les y faire poursuivre à la requête du commissaire du directoire exécutif.

25. Chaque inspecteur aura un registre de tournée, sur lequel il portera ses procès-verbaux, et dont il fournira chaque mois, ou plus

souvent s'il est requis, un extrait à l'administration du département.

26. Le receveur-général du département remettra aussi chaque mois à l'administration centrale, et enverra au Ministre de l'intérieur, le bordereau des versemens qui lui auront été faits par ses préposés et les receveurs des barrières, sans préjudice du bordereau de ses recettes générales, qu'il est tenu de fournir à la trésorerie nationale.

27. L'administration du département transmettra dans la première décade de chaque mois, au Ministre de l'intérieur, une expédition des états fournis par les inspecteurs et du bordereau remis par le receveur-général; elle lui rendra compte, en même tems, de ses actes relatifs à l'administration et police de la taxe d'entretien.

28. L'administration du département fera vérifier au moins une fois par mois, par l'administration municipale du canton de la résidence de chaque receveur, l'état de ses registres, de ses recettes et versemens, et se fera rendre compte de cette vérification.

29. Les préposés aux barrières auront, outre leur paie ou pension militaire, un traitement fixe, et une remise sur leurs recettes.

*Le traitement fixe sera réglé par le ministre de l'intérieur, entre* 150 *et* 250 *francs pour chaque préposé aux barrières.*

A Paris, le traitement fixe des préposés pourra être porté à 300 francs.

30. Les préposés aux barrières seront logés par la nation.

31. *Il sera en outre accordé aux receveurs de chaque barrière, une remise annuelle de cinq pour cent sur leur recette, jusqu'à* 3,000 *francs; de deux et demi pour cent, de* 3,001 *francs à* 6,000 *francs; d'un et quart pour cent, de* 6,001 *francs et au-dessus.*

La remise sur les recettes au-dessus de 6,001 francs ne sera que d'un demi pour cent pour les bureaux établis à Paris.

Le montant des remises sera partagé également entre les trois receveurs de la barrière.

32. *Le traitement fixe des inspecteurs sera réglé par le ministre de l'intérieur, entre* 1,200 *et* 1,500 *francs; ils auront en outre une remise annuelle sur les versemens qui auront été effectués dans la caisse du département.*

Elle sera de deux pour cent jusqu'à 6,000 fr.

D'un pour cent de 6,001 à 20,000 francs.

D'un demi pour cent de 20,001 francs et au-dessus.

33. A la fin de chaque année, l'administration du département pourra désigner au ministre de l'intérieur, les receveurs et inspecteurs dont le zèle et la bonne conduite mériteraient d'être distingués; et le ministre pourra aussi leur accorder des gratifications, dont le maximum est fixé, savoir :

*A* 50 *francs pour chaque préposé aux barrières;*

*A* 300 *francs pour un inspecteur.*

## TITRE IV.

### *Location ou Ferme des barrières.*

34. Les barrières ne pourront pas être cédées en ferme générale. Il sera procédé à leur location de la manière énoncée dans les articles qui suivent :

35. Dès qu'une barrière aura été établie, que la perception de la taxe y sera en activité, et que les deux portions de route, à compter des barrières supérieure et inférieure, auront été mises en bon état de réparation, tout citoyen connu et bien famé pourra adresser à l'administration du département une soumission tendant à affermer ladite barrière, à la charge d'entretenir la route au-dessus et au-dessous de la barrière jusqu'à moitié chemin des barrières au milieu desquelles elle se trouvera placée, et à la charge de payer, en outre, le prix annuel de ferme qu'il croira devoir offrir.

L'administration centrale de chaque département pourra recevoir des soumissions collectives sur plusieurs barrières de son territoire, lorsque lesdites soumissions présenteront plus d'avantages pour l'entretien des routes que les

soumissions partielles; et sur sa demande, qui devra être motivée, et l'avis des ingénieurs, le directoire executif pourra aussi autoriser l'enchère desdites barrières collectivement.

Dans aucun cas, une enchère ne pourra porter sur les barrières de plus d'un département.

36. Aussitôt après les soumissions reçues, l'administration du département chargera l'ingénieur en chef de faire procéder au devis estimatif et descriptif des réparations annuelles à faire aux portions de route désignées, et au projet du cahier des charges relatives auxdites reparations.

Ladite administration, après avoir entendu l'ingénieur en chef et l'inspecteur des barrières soumissionnées, constatera aussi le produit annuel probable des bureaux à affermer.

37. Aussitôt après la réception des procès-verbaux de l'ingénieur, et après avoir obtenu l'autorisation du Ministre de l'intérieur pour les soumissions partielles, ou celles du directoire pour les soumissions collectives, l'administration du département fera annoncer par affiches réitérées, l'adjudication, à deux mois, des barrières qui seront soumissionnées; et la ferme en sera adjugée sur l'enchère la plus élevée au-dessus du montant de l'estimation.

38. L'adjudicataire devra fournir, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, une caution solvable, qui sera reçue par l'administration du département.

La caution sera tenue, jusqu'à due concurrence, de toutes les obligations imposées à l'adjudicataire. Le prix de la ferme sera payable, de trois en trois mois, à la caisse du receveur-général du département.

39. Le premier bail des barrières ne pourra être consenti pour plus de trois ans. Les baux suivans pourront être faits pour six ou neuf ans, au choix de l'administration.

40. Faute par le fermier de faire à la route les réparations convenues, ce qui sera constaté par procès-verbaux des ingénieurs, et faute de paiement du prix de son bail aux époques aussi convenues, l'administration du département prononcera la résiliation dudit bail, et fera faire, aux frais du fermier, les réparations qu'il aura négligées; elle le fera poursuivre et sa caution, pardevant les tribunaux, à la requête des commissaires du directoire, pour être en outre condamnés aux dommages-intérêts qu'ils pourraient avoir encourus.

41. Dans le cas où la dépense annuelle de l'entretien des réparations de la route serait d'une valeur supérieure au produit présumé de la barrière à affermer, l'adjudication sera faite au rabais, et la somme à fournir à l'adjudicataire lui sera payée de trois mois en trois mois, par le payeur-général du département.

42. Le fermier sera mis en jouissance par un procès-verbal de l'administration municipale du canton.

A compter de la jouissance du fermier, la régie de la barrière affermée cessera, et les receveurs auront droit à être replacés au premier bureau qui viendrait à vaquer.

43. Il ne sera point fourni de logement au fermier, excepté dans les lieux isolés où l'on aurait été obligé d'en construire un.

44. Les réglemens relatifs à la perception de la taxe d'entretien, arrêtés par la présente loi en faveur de la régie, sont déclarés communs aux fermiers.

## TITRE V.

### *Contentieux des barrières.*

45. Les contestations civiles résultant de l'établissement de la taxe d'entretien, seront jugées par voie administrative.

46. Les contestations qui pourraient s'élever à une barrière sur l'application du tarif et sur la quotité de la taxe exigée par le receveur, seront portées devant l'agent municipal le plus voisin, et par lui décidées sommairement, sans frais et sans formalité.

47. Néanmoins les préposés à la recette ne pourront être distraits, ni déplacés de leur bureau pour suivre lesdites contestations; ils ne seront tenus que d'adresser à l'agent municipal

un exposé sommaire de leur demande, ou de donner pouvoir à un citoyen pour les défendre.

48. L'agent municipal pourra se transporter au bureau, lorsqu'il le croira nécessaire, pour reconnaître les faits.

49. Les autorités civiles et militaires seront tenues de protéger et de prêter main-forte aux préposés à la perception de la taxe d'entretien, et de poursuivre et de faire poursuivre, suivant la rigueur des lois, les auteurs et complices de violences commises envers eux; et ce, tant sur la clameur publique que sur les procès-verbaux dressés par lesdits préposés, et remis par eux aux brigades de la gendarmerie nationale.

50. Il est en conséquence ordonné à tous gendarmes en fonctions, de s'arrêter dans leurs tournées à chaque barrière qui se trouvera sur leur route, de recevoir les déclarations que les préposés auraient à leur faire, et de se charger des procès-verbaux des délits qui auraient été commis contre eux, pour les déposer au greffe.

L'affirmation du procès-verbal sera différée jusqu'au jour où le préposé comparaîtra devant le tribunal chargé de la poursuite du délit.

## TITRE VI.

### *Dispositions générales.*

51. La taxe à percevoir aux barrières étant essentiellement et limitativement destinée à

l'entretien des grandes routes, et le maintien de cette importante destination intéressant tous les citoyens, ils sont invités à la surveiller, et à instruire les administrateurs et le Ministre de l'intérieur, de la dégradatiou des routes et du retard de leur réparation.

52. L'article 86 de la loi du 9 vendémiaire dernier, relatif à l'établissement de ponts à bascule, ainsi que les dispositions des articles 83 et 88 de la même loi, portant que les barrières et bureaux ne seront établis que sur les routes ou portions de route préalablement mises en bon état de réparation, sont abrogés.

53. La présente résolution et le tarif y joint seront imprimés.

---

*TARIF de la taxe d'entretien à percevoir sur les routes, en exécution des lois du 24 fructidor de l'an V, et du 9 vendémiaire an VI.*

| | Par 5 kilomètres ou une lieue de 2,566 toises. | |
|---|---|---|
| VOITURES NON SUSPENDUES. | | |
| *Charettes à deux roues, attelées de chevaux ou de mulets.* | f. | c. |
| A un cheval..... | » | 10 |
| A deux chevaux..... | » | 25 |
| A trois chevaux..... | » | 45 |
| A quatre chevaux..... | » | 75 |
| A cinq chevaux..... | 1 | 20 |
| Pour chaque cheval, au-dessus de cinq, il sera payé..... | » | 60 |
| *Chariots à quatre roues, attelés de chevaux ou de mulets.* | | |
| CHARIOTS COMTOIS. | | |
| A un cheval..... | » | 8 |
| CHARIOTS ORDINAIRES. | | |
| A deux chevaux..... | » | 20 |
| A trois chevaux..... | » | 35 |
| A quatre chevaux..... | » | 60 |
| A cinq chevaux..... | » | 85 |
| A six chevaux..... | 1. | 20 |
| Pour chaque cheval, au-dessus de six, il sera payé..... | » | 60 |

| VOITURES SUSPENDUES. | Par 5 kilomètres ou une lieue de 2,566 toises. f. | c. |
|---|---|---|
| *Voitures à deux roues, attelées de chevaux ou mulets.* | | |
| A un cheval..... | » | 15 |
| A deux chevaux..... | » | 30 |
| A trois chevaux..... | » | 40 |
| *Gondoles à deux roues, à plus de quatre places dans l'intérieur.* | | |
| A deux chevaux..... | » | 40 |
| A trois chevaux..... | » | 50 |
| *Voitures à quatre roues, attelées de chevaux ou mulets.* | | |
| A un cheval..... | » | 15 |
| A deux chevaux..... | » | 30 |
| A trois chevaux..... | » | 45 |
| A quatre chevaux..... | » | 60 |
| A cinq chevaux..... | » | 85 |
| A six chevaux..... | 1 | 20 |
| Pour chaque cheval, au-dessus de six, il sera payé..... | » | 60 |

Chaque bœuf attelé paiera la moitié du droit réglé pour un cheval attelé.

Il sera diminué le tiers du tarif pour les charrettes et chariots montés sur des roues à jantes de 25 centimètres de large (9 pouces 3 lignes environ).

Il sera diminué moitié du tarif pour les chariots montés sur des roues à jantes de 25 centimètres de large, et dont les roues de derrière auront 50 centimètres (18 pouces 6 lignes environ) de voie, de plus que celles de devant.

Les chevaux, mulets et bœufs employés par les voituriers, comme aides, pour franchir les montées ou les mauvais pas, seront exempts de la taxe, quand, par le réglement particulier, ils seront reconnus et désignés comme établis par un usage habituel et local.

| | Par 5 kilomètres ou une lieue de 2,566 toises. | |
|---|---|---|
| | f. | c. |
| Il sera payé, par chaque cheval ou mulet, monté de son cavalier... | » | 10 |
| Mulet chargé du dos, mené en lesse ou en bande..... | » | 05 |

Les mules et jumens qui sont comprises dans la dénomination générique de cheval et mulet, paieront la même taxe.

## *LOI additionnelle à celles relatives à la taxe d'entretien des Routes.*

( Du 14 Brumaire, An VII. )

Considérant que l'état actuel des routes et l'importance de la taxe relative à leur réparation et entretien, exigent de lever promptement toutes les difficultés qui peuvent contrarier l'entière exécution des lois déjà rendues sur le même objet, déclare qu'il y a urgence et prend la résolution suivante :

Art. I.er Le produit de la taxe d'entretien exclusivement et limitativement effecté par les lois du 24 fructidor de l'an V, des 9 vendémiaire et 3 nivôse de l'an VI, à l'entretien, aux réparations, confection et à l'administration des grandes routes, est en outre destiné à acquitter les dépenses de construction et réparation des ponts et ouvrages d'art, dépendans des grandes routes.

II. Les ordonnances du Ministre de l'intérieur sur le produit de la taxe d'entretien, seront directement délivrées sur les receveurs généraux des départemens, et par eux acquittées sans retard, sur les fonds provenant de ladite taxe. Ces ordonnances ne pourront être acquittées par les receveurs généraux, sous peine de responsabilité et de forfaiture, que le paiement

n'en ait été préalablement ordonné par les commissaires de la trésorie nationale.

Les commissaires de la trésorerie sont tenus de donner leur visa ou ordre de paiement, aussi sans retard, sur toutes les ordonnances qui auront pour objet les dépenses énoncées en l'article premier de la présente loi; mais il leur est enjoint sous les mêmes peines de refuser leur visa à toutes ordonnances sur le produit de la taxe d'entretien, qui n'aurait pas formellement pour objet lesdites dépenses.

III. Les fonds provenant de la taxe d'entretien des routes qui auraient déjà été versés dans la caisse des payeurs généraux, seront reversés dans celles des receveurs généraux, dans la décade qui suivra la publication de la présente loi.

IV. Si le produit excède la somme pour laquelle la taxe d'entretien aura été comprise dans l'état particulier des recettes et des dépenses relatives aux grandes routes, présenté chaque année au Ministre de l'intérieur et arrêté par le corps législatif, il ne pourra être disposé de cet excédant que par une loi expresse et qu'en faveur de l'amélioration des grandes routes, ponts et ouvrages d'art.

L'excédant du produit ainsi constaté, le tarif de la taxe sera réduit et modifié par une loi, dans les proportions convenables, et relativement à la quotité de l'excédent.

V. Chaque année dans le courant du mois de brumaire au plus tard, les receveurs généraux remettront respectivement à la trésorerie nationale, leur compte appuyé des pièces justificatives, des recettes et des dépenses relatives à la perception de la taxe d'entretien, pendant le cours de l'année précédente.

Ces comptes seront vérifiés et arrêtés par les commissaires de la trésorerie nationale, en vertu de l'article 320 de la constitution.

VI. Dans la première décade du mois de brumaire de chaque année, le directoire exécutif transmettra au corps législatif l'état du produit de la taxe d'entretien des routes, pendant le courant de l'année précédente.

VII. A compter de la publication de la présente, les charrettes, chariots et voitures non suspendues, employées au roulage et au transport des marchandises qui circuleront entièrement à vide, ne payeront, pour les chevaux ou mulets attelés, que le droit réglé par le tarif pour les mulets ou chevaux menés en lesse.

Sont exceptées celles desdites voitures qui auront un chargement plein ou partiel quelconque, ou qui seront employées au seul transport des voyageurs.

VIII. Les voitures uniquement chargées de mines, minières et combustibles destinés pour des usines, de cendres, de marnes, engrais, et terres servant d'engrais, de pierres à bâtir, de

sables, de terres à poterie et à foulon, de bleds et farines allant au moulin ou en revenant, ne payeront, en passant une barrière, qu'un droit proportionnel pour la route à parcourir jusqu'à leur destination.

La taxe à percevoir sur les objets ci-dessus énoncés, pourra être modérée par le directoire exécutif, à titre d'encouragement pour l'agriculture et les usines.

L'exécution du présent article sera assurée par des réglemens locaux et spéciaux, que le directoire exécutif arrêtera sur le rapport des administrations centrales, adressé au Ministre de l'intérieur.

IX. Tout voyageur passant à une barrière, ne doit la taxe d'entretien que pour la route à parcourir entre cette barrière et la suivante.

En conséquence dans toutes les communes aux issues desquelles sont placées deux ou plusieurs barrières, il ne pourra être rien exigé à la barrière par laquelle un voyageur entrera dans la commune ; et la taxe ne sera perçue qu'en sortant et pour la route à parcourir jusqu'à la barrière suivante ; et ainsi de barrière en barrière, jusqu'à l'entrée desdites communes.

La commune de Paris est seule exceptée de cette disposition ; et l'article VIII de la loi du 3 nivôse de l'an VI continuera à être exécuté.

X. L'article précédent sera mis a exécution dans toute la république dans le mois qui suivra la publication de la présente loi.

Le directoire donnera les ordres et instructions nécessaires à cet effet.

XI. L'exception établie en faveur de l'approvisionnement des communes, dans l'article VI de la loi du 3 nivôse dernier, comprend sous le nom de denrées, les grains, les légumes, la volaille, les fruits, les œufs, le lait, le beurre, la tourbe, la houille, le charbon de terre et de bois, le bois de chauffage : en conséquence, les cultivateurs compris dans ladite exception et dans le présent article, ne paieront, pour passer la barrière, que le droit réglé pour la distance de cinq kilomètres ; ils ne paieront que le même droit pour le retour.

XII. Il sera payé pour chaque âne attelé, le quart du droit réglé par le tarif pour un cheval.

Les ânes non attelés ne sont pas soumis à la taxe d'entretien.

XIII. En exécution du titre II de la loi du 3 nivôse, les barrières actuellement établies seront successivement et sans délai, mises en ferme.

En conséquence, dans le courant du mois qui suivra la publication de la présente loi, les administrations centrales feront connaître, par affiches, qu'elles sont prêtes à recevoir les soumissions tendant à affermer les barrières établies dans leurs arrondissemens, et à procéder aux adjudications dans les formes et suivant les règles prescrites par la loi du 3 nivôse.

La faculté donnée au directoire exécutif par la seconde partie de l'article XXXV de ladite loi, d'autoriser l'adjudication de plusieurs barrières collectivement sur la demande motivée des administrations centrales, est restreinte au nombre de cinq barrières.

XIV. Il ne pourra point être établi de barrière à une distance moindre de deux kilomètres et demi.

XV. Trois mois après la publication de la présente loi, le tarif de la taxe d'entretien sera réglé, pour chaque barrière, de la manière suivante :

1.° *Pour une distance entre deux barrières de* 2,500 *mètres à* 7,500, *la taxe sera perçue sur le pied de cinq kilomètres.*

2.° *Pour une distance de* 7,500 *mètres à* 12,500, *la taxe sera perçue sur le pied de dix kilomètres.*

3.° *Pour une distance de* 12,500 *mètres à* 17,500, *la taxe sera perçue sur le pied de quinze kilomètres.*

4.° *Pour une distance de* 17,500 *mètres à* 22,500, *la taxe sera perçue sur le pied de vingt kilomètres.*

5.° *Et ainsi de suite.*

Le tarif annexé à la loi du 3 nivôse étant calculé pour cinq kilomètres, sera appliqué à la perception de la taxe, pour la distance indiquée sous le n.° 1 ci-dessus; il sera double

pour la distance indiquée sous le n.° 2 ; il sera triple pour la distance indiquée sous le n.° 3 ; quadruple pour la distance indiquée sous le n.° 4 ; et ainsi de suite.

XVI. Si l'exécution du présent article exigeait le déplacement de quelques-unes des barrières subsistantes, il y sera pourvu par le directoire exécutif, qui prendra les mesures nécessaires pour que la mise en ferme des barrières n'en soit pas différée.

A cet effet, les adjudicataires des barrières pourront être assujétis par le cahier des charges au placement des nouvelles barrières et à la construction des bureaux nécessaires.

XVII. En conséquence des dispositions de l'article XV, la pancarte de chaque bureau ne contiendra plus que le tarif annexé à la loi du 3 nivôse de l'an 6.

Il sera en outre, peint sur le bureau, en dehors et en dedans, en lettres très apparentes, que ledit bureau est à une, ou à deux, ou à trois, ou à quatre distances, etc., des barrières correspondantes, ce qui annoncera aux voyageurs qu'ils ne devront payer le droit réglé par le tarif, qu'autant de fois qu'il y aura de distances indiquées. Par exemple, un cheval attelé à une charrette à deux roues, non suspendue, doit payer, d'après le tarif, dix centimes ou deux sous pour une distance de cinq kilomètres. Ainsi s'il n'y a qu'une distance à parcourir entre les

barrières, le droit à payer sera de dix centimes; s'il y a deux distances, le droit sera double, c'est-à-dire de vingt centimes; s'il y a trois distances, le droit sera triple, c'est-à-dire, de trente centimes; et ainsi de suite.

Il en sera de même pour tous les autres droits réglés par le tarif.

XVIII. Les amendes prononcées pour fraude et contravention aux lois relatives à la taxe d'entretien des routes, sont converties en une taxe équivalente au montant desdites amende, et indépendante des droits réglés par le tarif.

XIX. Toute personne assujétie par la loi du 3 nivôse à la taxe d'entretien, qui se soustrait au paiement des droits dûs, en prenant un chemin détourné, encourt la taxe fixe de cinquante francs, prononcée par l'article X de ladite loi.

Sera réputé avoir pris un chemin détourné, celui qui, après avoir voyagé sur une grande route, l'abandonnera pour éviter le bureau de perception et reprendra ensuite la grande route.

XX. Il est défendu à tout conducteur de voitures, de dételer des chevaux, mulets ou bœufs, aux approches des barrières, dans le dessein de frauder une partie du droit, à peine d'une taxe fixe de quinze francs pour chaque cheval, mulet ou bœuf dételé. Seront réputés avoir dételé des chevaux, mulets, ou bœufs, en fraude, ceux qui, hors les montées ou mauvais pas que les voituriers peuvent franchir avec

des chevaux d'aide sans payer la taxe conformément au tarif annexé à la loi du 3 nivôse, seront rencontrés entre deux barrières avec un plus grand nombre de chevaux attelés que celui à raison duquel ils auront acquitté la taxe à la dernière barrière par laquelle ils auront passé.

Le directoire exécutif fera les réglemens locaux nécessaires pour l'exemption des chevaux d'aide.

XXI. Tout voyageur qui aura encouru une taxe fixe prononcée par les lois sur la taxe d'entretien, ou qui aura contesté la quotité du droit à lui demandé, aura la faculté de consigner le droit contesté avec la taxe fixe encourue, soit au greffier du juge-de-paix du canton, soit à l'agent de commune, soit au receveur de la barrière.

Le voyageur sera dispensé de la consignation, en fournissant une caution solvable, reçue soit par le juge-de-paix du canton, ou par l'un de ses assesseurs, soit par l'agent de la commune ou par son adjoint.

La caution pourra être contestée par le receveur de la barrière.

XXII. Tout voyageur qui, ayant encouru la taxe fixe, ou contesté la quotité du droit, se refusera à en consigner le montant ou à en donner caution, y sera contraint par le séquestre de ses voitures et de ses chevaux, mulets ou bœufs,

qui seront mis en fourrière à ses frais, jusqu'au paiement, ou jusqu'à la consignation, ou jusqu'à la réception de la caution.

XXIII. Les dépositaires de taxes fixes ou de droits consignés, seront tenus de les remettre au receveur de la barrière, sur sa décharge, si le jugement a condamné ceux qui auront fait la consignation; ou à ceux-ci, sur le vû du jugement qui les autorisera à réclamer la consignation.

Toutes consignations non réclamées ni jugées dans le délai de l'année, à compter de leurs dates seront, à la diligence des inspecteurs de la taxe, remises au receveur de la barrière qui en donnera quittance motivée.

Dans ce cas, ceux qui auront fait la consignation, conserveront leurs droits sur le receveur-général du département.

Les fonds provenant de la taxe d'entretien qui devront entrer dans les caisses publiques, ne pourront être versés que dans celles des receveurs-généraux ou de leurs préposés.

Il est interdit à tous autres receveurs de recevoir lesdits fonds.

XXIV. Toute personne qui aura aidé ou favorisé la fraude, ou qui aura concouru à des contraventions, aux lois sur la taxe d'entretien, sera condamné aux mêmes peines que les auteurs des fraudes ou contraventions.

XXV. Le juge-de-paix du canton prononcera

sans appel et en dernier ressort, lorsque, non compris le droit, la taxe fixe n'excédera pas 50 francs, et pour le surplus il renverra aux tribunaux compétens.

XXVI. Les procès-verbaux des inspecteurs et percepteurs de la taxe d'entretien, seront affirmés, dans les trois jours, devant le juge-de-paix du canton, ou devant l'un de ses assesseurs, à peine de nullité.

Ces procès-verbaux feront foi jusqu'à inscription de faux en matière de fraude et de contravention; et en matière de police correctionnelle jusqu'à preuve contraire.

Dans les cas qui excéderont la compétence du juge-de-paix, il sera tenu de renvoyer les procès-verbaux au tribunal qui doit en connaître, pour être l'affaire poursuivie à la diligence du commissaire du directoire près le tribunal.

Les actions résultantes des procès-verbaux seront poursuivies dans le mois, aussi à peine de nullité.

XXVII. Seront faites, conformément aux lois existantes, les poursuites pour fait de concussion, contre les préposés à la recette qui percevraient d'autres droits que ceux réglés par la loi.

XXVIII. Les préposés aux barrières seront tenus, sous la même peine de concussion, de délivrer aux voyageurs, sur la demande faite, la quittance des droits perçus.

XXIX. Les décisions rendues administrativement par l'agent municipal ou son adjoint, dans les cas prévus par les articles XLV, XLVI, XLVII et XLVIII de la loi du 3 nivôse, seront exécutées sans recours.

XXX. Les gratifications annuelles que le Ministre de l'intérieur est autorisé à distribuer aux inspecteurs et receveurs de la taxe d'entretien, qui se seront distingués par leur zèle et par leur bonne conduite, pourront être portées, savoir : pour les inspecteurs, à 500 francs, et pour les receveurs à 150 francs.

XXXI. L'exemption de payer la taxe d'entretien, établie par l'article LXXV de la loi du 9 vendémiaire de l'an VI, est étendue aux ingénieurs dans leurs tournées pour le service des ponts et chaussées.

XXXII. L'article XLIV de la loi du 3 nivôse de l'an IV, sur la taxe d'entretien des routes est applicable à la présente.

XXXIII. Toutes dispositions des lois contraires à la présente, sont rapportées.

XXXIV. La présente résolution sera imprimée.

---

## *LOI portant diminution de la taxe d'entretien des Routes.*

Du 7 Germinal, An VIII.

DÉCRET.

Art. 1.er A compter du 1.er prairial prochain, la taxe d'entretien des routes ne sera plus perçue que dans les proportions suivantes :

Il sera payé pour une distance de cinq kilomètres,

Pour chaque cheval ou mulet, attelé à des chariots ou charrettes..... 10 s

Pour chaque bœuf ou âne attelé à des chariots ou charrettes..... 5

Pour chaque cheval ou mulet attelé à une voiture suspendue..... 15

Pour chaque cheval ou mulet monté de son cavalier..... 10

Pour chaque cheval ou mulet chargé à dos, mené en lesse ou en bande..... 5

Art. 2. Les voitures uniquement chargées de grains ou farines, de fumier et autres matières servant d'engrais pour les terres, sont affranchies du paiement de la taxe d'entretien.

Art. 3. Le gouvernement pourra, lorsqu'il le jugera convenable, affermer la perception de la taxe, sans cumulation de la charge d'entretenir la route.

Art. 4. Les fermiers actuels des barrières sont autorisés à demander la résiliation de leurs baux, à la charge par eux d'en prévenir le Préfet du département, avant le 30 germinal présent mois. Les répétitions qu'ils auraient droit de former, seront liquidées par voie administrative.

Les baux à ferme des barrières et les marchés des entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, continueront à être soumis à l'enregistrement, mais ils ne seront à l'avenir assujetis qu'au droit fixe d'un franc.

---

*EXTRAIT de l'arrêté des consuls, relatif à la taxe d'entretien des routes:*

Du 1.er Floréal, An VIII.

§ 2.

*Des exemptions et modérations de la taxe.*

Art. 3. Au moyen de la réduction opérée dans le tarif de la taxe par la loi du 7 germinal an VIII, les arrêtés du ci-devant directoire exécutif et les décisions ministérielles, portant franchises ou modérations de quelque nature qu'elles soient, sont expressément rapportés.

Le gouvernement statuera, s'il y a lieu, sur les nouvelles demandes en franchise ou modé-

rations qui pourront être faites en conséquence de l'article 8 de la loi du 14 brumaire an VII.

Art. 4. Les cultivateurs, entrepreneurs des routes et autres, qui ont droit aux franchises et modérations accordées par les lois ou en vertu des lois, seront tenus de désigner et de déclarer, devant le maire ou l'un de ses adjoints, le nombre des voitures, chevaux et bestiaux par eux employés, et de justifier desdites désignation et déclaration aux barrières qu'ils sont obligés de traverser.

Tout citoyen porteur d'un titre particulier de modération à lui accordé, en vertu de l'article 8 de la loi du 14 brumaire an VII, sera tenu d'en justifier aux bureaux des barrières où il passera habituellement, en déposant une expédition authentique de son titre.

Art. 5. Les citoyens reconnus pour être domiciliés dans une commune où sont établies une ou plusieurs barrières, seront exempts d'acquitter la taxe, lorsqu'ils seront obligés de traverser lesdites barrières, soit pour conduire leurs chevaux à l'abreuvoir, soit pour les faire ferrer, soit pour étendre du linge, soit enfin pour tout autre usage journalier, habituel et domestique.

Cette disposition n'est pas applicable aux citoyens de la commune de Paris.

Art. 6. Pour assurer l'exécution des lois relativement aux cultivateurs, entrepreneurs et au-

tres, en faveur desquels il est prononcé des modérations et exemptions, il sera fait un réglement particulier et local pour chaque barrière, au passage de laquelle ces modérations et exemptions peuvent être exercées.

Ce réglement local sera projeté par le Sous-Préfet, sur l'avis de l'Ingénieur ordinaire, approuvé par le Préfet sur l'avis de l'Ingénieur en chef, et définitivement arrêté par le Ministre de l'intérieur.

## § 4.

### *De la ferme, de la taxe et des obligations des fermiers.*

Art. 9. A l'avenir, indépendamment de l'affectation des biens des fermiers des barrières et de ceux de leurs cautions, ces fermiers se soumettront, par une clause expresse de leurs baux, à la contrainte par corps; elle sera exercée à défaut du paiement du prix de leur ferme et à défaut de l'exécution des charges et conditions qu'ils auront contractées. Le fermier se soumettra partiellement à ce que, faute par lui de remplir les conditions de son bail, il soit procédé à sa résiliation et à une nouvelle adjudication à la folle enchère dudit fermier.

Art. 10. Faute par le fermier de satisfaire aux contraintes décernées contre lui par le receveur de l'enregistrement, chargé par le pré-

sent réglement des recouvremens de la taxe, il lui fera une dernière sommation qui sera communiquée au Préfet, et par suite de laquelle il sera procédé à la résiliation du bail par le conseil de préfecture.

Art. 11. Les baux concernant les barrières, seront passés pour trois années consécutives; néanmoins, et pour une première fois, ceux qui vont être passés ne comprendront que le restant de l'an VIII et l'an IX en entier.

Le prix de la ferme sera payable de trois mois en trois mois et d'avance.

Tout fermier est tenu de verser, dans le délai de deux jours, après l'adjudication à lui passée, le quart à l'avance du prix annuel de son bail.

A l'échéance du trimestre dans lequel il sera entré en jouissance, il paiera la somme effective par lui due proportionnellement au tems de son exploitation, et ainsi de suite, de trimestre en trimestre, de sorte qu'il n'ait plus aucun versement à faire pour les derniers trois mois dudit bail. La monnaie de cuivre et de billon ne sera admise dans ces paiemens que pour un vingtième.

Art. 12. Les fermiers des barrières seront tenus : 1.° d'inscrire leur recette par jour, article par article, sur des registres en papier timbré; 2.° de faire placarder, dans l'intérieur de leurs bureaux, un exemplaire des lois, réglemens et arrêtés relatifs à la taxe des routes; 3.° de con-

server sur leur poteau, placé à l'extrémité du bureau, la pancarte indicative du tarif et des distances.

Art. 13. Il est expressément défendu à tout fermier d'opérer aucun changement dans le placement des barrières, ou d'en établir de nouvelles sans utilité reconnue par le Préfet, et sans autorisation expresse du Ministre de l'intérieur.

Dans le cas où, pour l'amélioration du produit de la taxe, le déplacement d'une barrière aura été jugé nécessaire, le Préfet réglera l'excédant du prix à payer par le fermier; il transmettra son avis au Ministre, pour être approuvé s'il y a lieu.

Art. 14. A l'avenir, nul ne sera admis à enchérir la ferme des barrières, si, au jugement du Préfet, il ne présente une garantie suffisante pour la sûreté des grandes routes et pour l'exécution de ses engagemens.

Nul aussi ne sera admis à enchérir l'entreprise des travaux des ponts et chaussées, si pareillement, au jugement du Préfet, il ne présente une garantie suffisante.

Le Préfet pourra aussi exiger de l'enchérisseur des travaux, la présentation d'un certificat de capacité délivré soit par l'Ingénieur en chef du département, soit par l'un des Ingénieurs en chef des douze départemens les plus voisins.

Art. 15. Lorsqu'il y aura lieu à une adjudication de barrière, le Préfet réglera la première

mise à prix : elle sera égale au prix du bail précédent, si elle a été affermée, et au produit de la régie si elle n'a pas été affermée.

Dans le cas où il ne se présenterait pas d'enchérisseur pour couvrir la première mise à prix, le Préfet est autorisé à la réduire d'un dixième; et dans le cas encore où elle ne serait pas couverte, il la réduira de nouveau, par dixième, jusqu'à la moitié de la première mise à prix; s'il ne se présentait pas d'enchérisseur sur cette moitié, l'adjudication sera suspendue jusqu'à décision ultérieure du Ministre de l'intérieur.

Art. 16. Les adjudications des barrières, passées devant le Préfet et consenties par lui, seront définitives, sans qu'il soit besoin de l'approbation du Ministre de l'intérieur.

---

Digitized by Google

# LÉGISLATION

## DE LA TAXE DES ROUTES

## DANS LE ROYAUME DES PAYS-BAS

---

## CAHIER

*Des charges et conditions pour l'adjudication des barrières de l'État, sur les grandes routes et les routes provinciales, dans la province de Hainaut.*

---

Digitized by Google

Digitized by Google

*CAHIER des charges et conditions pour l'adjudication des barrières de l'État, sur les grandes routes et les routes provinciales dans la province de Hainaut.*

Art. 1.er Le droit de barrière sera perçu aux endroits déterminés pour chaque province ou route, par un arrêté royal particulier.

Art. 2. Les lieux de perception seront désignés par des poteaux ou des barrières, à placer suivant la désignation de l'Ingénieur en chef de la province; ces poteaux ou barrières devront être éclairés par une lanterne, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, à peine d'une amende de 6 florins.

Art. 3. Le droit de barrière sera perçu au passage devant ces poteaux ou barrières et non ailleurs.

Art. 4. L'adjudication du droit de barrière se fera en florins des Pays-Bas par mise à prix et enchères, au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction de feux et ce, pour un terme commençant le , à minuit, et finissant le 31 mars 1831 aussi à minuit, conformément aux dispositions prescrites par les arrêtés du 7 février 1822, N.° 31, et de ce jour

N.° 154, et par ceux relatifs au placement des barrières et aux présentes conditions; l'offre sera pour trois ans, à raison d'un prix fixe pour chaque année; les intéressés pourront en prendre connaissance dans les bureaux des gouverneurs provinciaux et dans ceux des Ingénieurs en chef et ordinaire du Waterstaat; des arrêtés et conditions sus-mentionnés, leur seront en outre lus, et, s'ils le désirent, expliqués ultérieurement lors de l'adjudication; après l'approbation de laquelle un exemplaire de chacune de ces pièces leur sera remise.

Art. 5. Le gouvernement se réserve le droit de résilier le bail, à la fin de chaque année de ferme : les fermiers ont la même faculté; cette résiliation devra se faire de part et d'autre par écrit, quatre mois avant l'expiration de chaque année de bail.

Art. 6. Les fermiers devront fournir une caution réelle en argent ou en immeubles, non grévés d'hypothèque.

Les cautionnemens en argent, consisteront dans un paiement à l'avance, de trois mois du montant du prix du bail, et ce, en monnaye d'argent ou d'or, à verser chez le receveur de l'enregistrement qui leur sera indiqué par le gouverneur de la province; le décompte de ce payement à l'avance se fera au dernier trimestre du bail.

Le cautionnement en immeubles non grévés,

devra également avoir une valeur égale au montant du bail. Ces immeubles non grévés pourront appartenir aux fermiers ou bien à d'autres, ce qui devra être indiqué.

Immédiatement après l'approbation de l'adjudication, il sera pris aux frais du fermier une inscription hypothécaire sur ces immeubles non grévés, au profit du gouvernement; l'acte de consentement également aux frais du fermier, devra être passé en forme authentique par-devant notaire, et ce, au montant de la valeur de trois mois du prix annuel du bail.

Cette inscription ne pourra être levée qu'après l'expiration du contrat du bail, et après que les fermiers auront satisfait à toutes les conditions auxquelles ils se sont assujettis.

Dans le cas ou les immeubles désignés par les fermiers de barrières ne soient point leur propriété, les propriétaires de ces biens seront tenus de signer le cahier des charges, ainsi que les actes de cautionnement, conjointement avec les fermiers, pour prouver qu'ils s'engagent comme caution; en outre ils devront aussi passer tous actes nécessaires pour l'inscription hypothécaire ci-dessus mentionnée.

L'avant dernier enchérisseur pourra être déclaré adjudicataire, dans le cas ou le fermier resterait en défaut de fournir le cautionnement exigé, ou bien, il sera procédé à une réadjudication à ses risques.

Art. 7. Les fermiers verseront en espèces monnayées d'argent ou d'or, avant le 10 de chaque mois, dans la caisse du receveur de l'enregistrement qui leur sera indiqué par le gouverneur de la province, le montant d'un mois du prix de leur bail, et celui des sommes consignées ou versées chez eux, et ce, sans déduction, et sans qu'ils puissent exiger, dans aucun cas, une indemnité ou remise quelconque, soit que semblables indemnités et remises aient été accordées ou promises à des fermiers antérieurs.

Si les fermiers demeurent en défaut de faire exactement au jour fixé, les paiements ci-dessus mentionnés, ainsi que celui des amendes auxquelles ils auront été condamnés, ils y seront obligés par le receveur de l'enregistrement, d'après le mode en usage pour le recouvrement des droits d'enregistrement, nommément par voie de contraintes et confiscations ; les fermiers ou adjudicataires seront censés, en signant le procès-verbal d'adjudication, avoir déclaré s'être soumis à cette disposition, en renonçant à toutes exceptions quelconques ; le déficit sur leur paiement à l'avance de trois mois de prix de bail, ou sur les immeubles hypothéqués de la manière prescrite, sera recouvré, dans le dernier cas, suivant les dispositions de l'art. 9 de la loi du 11 février 1816 (journal officiel N.° 14) relative aux impositions fon-

cières ; le tout indépendamment de l'annullation immédiate de leur contrat, si le gouvernement le trouve bon, en se réservant de faire opérer la recette par régie ou par une nouvelle adjudication à leurs risques ou à ceux de leurs cautions.

Les fermiers et les propriétaires des biens désignés par eux comme cautionnement, seront considérés, en signant les conditions du bail, les procès-verbaux d'adjudication et les actes de cautionnement, avoir déclaré qu'ils se soumettent à ce mode de recouvrement et qu'ils renoncent pour toujours à tous moyens d'opposition de recours et de défense, soit en justice, soit autrement, qui pourraient leur compter comme débiteurs principaux ou comme cautions.

Les receveurs de l'enregistrement seront tenus, immédiatement après l'expiration du 10.me jour de chaque mois, si le fermier reste en défaut, d'apurer ce qu'il doit, d'en donner connaissance par écrit aux cautions, ou propriétaires des biens hypothéqués, afin de les mettre ainsi à même de se préserver d'une perte ultérieure, bien entendu, néanmoins, que le prétexte de n'avoir pas reçu cette information, ne pourra être pour ces cautions ou propriétaires des biens hypothéqués, le motif d'une exception ou opposition contre l'exécution à diriger par le receveur de l'enregistrement.

Art. 8. Immédiatement après l'approbation de l'adjudication, les fermiers paieront dans les bureaux du gouvernement de la province, pour droit de timbre et d'enregistrement, et tous autres frais d'adjudication, cinq pour cent du prix annuel de l'adjudication.

Art. 9. Dans la quinzaine après qu'ils auront été informés de cette approbation, les fermiers devront faire connaître par écrit, à l'Ingénieur en chef, à quel endroit ils désirent placer leurs poteaux, par suite de l'arrêté royal, qui détermine l'emplacement des barrières; ils ne pourront opérer aucun changement dans l'emplacement choisi par eux, que sur l'autorisation du Gouverneur de la province et en ne dépassant pas la concurrence qui aura été déterminée.

Art. 10. Ils reprendront pour leur compte, des fermiers actuels, et sur estimation, les poteaux existans, lanternes etc., qui sont la propriété de ces fermiers; si ceux-ci refusaient de céder ces objets, ils devront avoir soin de les établir promptement. Si les poteaux, barrières, lanternes, etc., sont la propriété de l'Etat, ces objets seront cédés aux fermiers, à la condition de les entretenir convenablement et de les remettre à la fin du bail en bon état.

Art. 11. Ils devront se pourvoir, à leurs frais, d'une habitation sans pouvoir prétendre de ce chef ou par rapport à ce qui est déterminé dans l'article précédent, à une indemnité quelconque, soit durant le bail, soit après son expiration.

Les habitations existant aux barrières appartenant à l'état, seront adjugées en même tems que les barrières. Les fermiers devront entretenir ces habitations et en payer toutes les charges auxquelles les lois en vigueur sur la matière assujettissent tous locataires de maisons et bâtiments.

Art. 12. De suite après l'approbation de l'adjudication, il sera remis au fermier de la part du Gouverneur de la province, une autorisation, de percevoir les droits de barrière, à l'époque fixée par le procès-verbal.

Art. 13. Les fermiers effectueront la recette suivant le tarif (1) énoncé ci-dessous, soit par eux-mêmes, soit par un délégué, agréé par le Gouverneur de la province.

| | f. | Monnaie de France. f. c. |
|---|---|---|
| Pour chaque paire de roues de voiture quelconque..... | 0, 02 ½ | — 0, 05. |
| Pour chaque cheval ou mulet attelé ou non, jusqu'à la concurrence de quatre têtes d'attelage..... | 0, 05 | — 0, 10. |
| Pour une cinquième tête..... | 0, 07 ½ | — 0, 15. |
| Pour une sixième tête..... | 0, 10 | — 0, 20. |
| Pour une septième..... | 0, 15 | — 0, 30. |
| Pour une huitième..... | 0, 20 | — 0, 40. |
| Pour un bœuf ou âne attelé..... | 0, 02 ½ | — 0, 05. |

(1) Chaque barrière est établie à environ 5,000 verges ou mètres; Le tarif est aussi calculé par distance de cinq kilomètres.

Si cet arrêté n'en fait pas mention c'est sans doute parce que cette disposition est connue du public et établie par les précédens arrêtés.

Diligences destinées au transport de six personnes au plus, pour chaque cheval..... 0, 12 ½ — 0, 25.

Idem de plus de six, mais pas au-delà de neuf personnes, pour chaque cheval..... 0, 15 — 0, 30

Idem de plus de neuf, mais pas au-delà de douze personnes, pour chaque cheval..... 0, 20 — 0, 40.

Idem de plus de douze, mais pas au-delà de dix-huit personnes pour chaque cheval..... 0, 30 — 0, 60.

Idem de plus de dix-huit personnes pour chaque cheval..... 0, 35 — 0, 70.

La circulation avec plus de huit chevaux ou mulets attelés est interdite, sauf pour le transport d'objets indivisibles, les cas fortuits, les obstacles de localités; dans ce cas le droit fixé pour le huitième cheval, sera perçu pour chaque cheval en sus de ce nombre. Les bœufs, vaches ou ânes attelés avec plus de quatre chevaux, seront taxés comme les chevaux.

Trois roues d'une voiture seront taxées comme quatre.

Les fermiers seront obligés de donner communication de ce tarif aux voyageurs qui le désireront; ils exerceront la perception sans nul retard ni entraves, en recevant toutes les monnaies qui ont cours dans le royaume.

Art. 14. Sont exempts du droit, à toutes les barrières:

Les chevaux et voitures employés immédiate-

ment pour le service de S. M. le Roi et de S. M. la Reine, pour celui de leurs Altesses Royales, les Princes et Princesses de la Maison Royale, ou pour celui des personnes, qui, en voyage, composent la suite du Roi, de la Reine, des Princes et Princesses de la Maison Royale.

Les chevaux et voitures employés au service personnel des évêques.

Les chevaux et voitures servant au transport des courriers de cabinet, et de ceux de la poste aux lettres, quand ils sont seuls, à l'exception du conducteur et postillon, ou ne sont accompagnés que d'un voyageur.

Les chevaux, chariots ou voitures exclusivement employés pour le service des travaux de la route, mais seulement aux barrières établies sur la partie de route située dans la province, pour laquelle le transport à lieu.

Les chevaux et voitures servant au transport des officiers du corps des Ingénieurs du Waterstaat, des aspirans Ingénieurs ou élèves aspirans, commis à la direction en surveillance de la route qu'ils parcourent quand ils sont pourvus d'une feuille d'exemption, délivrée par le Ministre de l'intérieur, et ne sont accompagnés que d'employés sous leurs ordres, chargés d'une direction ou surveillance pareille.

Les chevaux de la maréchaussée.

Les chevaux ou animaux de charge, et les voitures ou équipages militaires, appartenant

à l'Etat, ou à des corps d'armée nationaux ou étrangers, et qui seront pourvus du signe distinctif, déterminé par le département de la Guerre.

Les chevaux montés par les militaires isolés en service et en uniforme, ainsi que ceux de leur suite immédiate.

Les chevaux de cultivateurs requis pour le transport de l'artillerie ou des chariots et voitures militaires ci-dessus désignés.

Les chariots ou voitures et les animaux exclusivement chargés de fumier ou de cendres pour l'agriculture, soient qu'ils aillent à vide chercher ces engrais, soit qu'ils reviennent à vide après les avoir transportés.

Les chariots ou voitures et les animaux de charge servant au transport de la récolte, provenant des terres en location ou en propriété, vers des habitations également en location ou en propriété.

Les chariots ou voitures et les animaux appartenant à des fermiers, et usines tenues en activité par le vent ou par l'eau, situés à une distance moindre de deux milles et demi en ligne droite de la barrière, lorsqu'ils parcourront la route avec des objets pour le service de ces fermiers ou usines.

Les chariots ou voitures et les animaux des propriétaires ou fermiers de terres ou habitations, qui, en cette qualité, feront valoir leur droit d'exemption.

Le bétail conduit des habitations en propriété ou en location vers les pâturages également en propriété ou en location.

Art. 15. Sont exempts encore aux barrières de l'état, sur les grandes routes et les routes provinciales, situées à l'entrée des villes :

Les voitures ou chariots et animaux, qui transportent, les jours de marché et exclusivement pour le marché, des légumes ou des fourrages verts, du beurre et du laitage.

Aux barrières situées près ou sur des pentes rapides des routes, qui en général dépassent cinq pouces par aune de longueur :

Les chevaux d'allège appartenant aux habitations voisines, pour autant qu'ils soient employés à gravir les routes, seulement dans l'étendue de ces pentes.

Art. 16. Le droit de barrière dû, pour le passage des chevaux et voitures de poste, tant pour l'aller que pour le retour, sera perçu par les maîtres de poste en même tems que le prix de la course ; ils en tiendront compte sous leur responsabilité, aux percepteurs des barrières, situées dans l'étendue de leurs relais.

Art. 17. Les fermiers seront tenus de contracter un abonnement avec tous ceux dont les chevaux et voitures parcourent fréquemment une partie de la route, et ce, en raison de la distance habituellement parcourue ; en cas de différend, les états députés décideront sauf le

recours au département de l'Intérieur, et au besoin, au Roi.

Art. 18. Les fermiers seront soumis, pour ce qui concerne l'exercice de leurs fonctions, à la surveillance et aux ordres de la direction des grandes routes, et spécialement tenus de lui donner connaissance de tous les faits concernant la police et la conservation des routes sur lesquelles sont placées leurs barrières; ils recevront les consignations pour contraventions à la voierie, et concourront, sous leur responsabilité, à toutes les mesures d'intérêt général.

Art. 19. Les fermiers sont sous la protection spéciale de l'autorité publique, qui leur prêtera aide et assistance, et en cas de besoin, main-forte; ils toucheront le quart de toutes les amendes versées dans la caisse publique pour contraventions constatées à leur bureau de barrière; à la fin de chaque trimestre, le montant en sera réglé, calculé et payé aux fermiers.

Art. 20. Lorsqu'en cas de dégel, le gouvernement jugera nécessaire pour la conservation des routes, d'en interdire pendant un certain tems, le passage des chariots, les fermiers devront se conformer à cette mesure, sans pouvoir de ce chef prétendre à aucune indemnité, et seront obligés, à tenir la main à l'exécution des lois existantes et des ordres donnés à ce sujet; ils encourront une amende de *vingt-cinq florins* pour chaque chariot ou voiture qu'ils auraient laissé passer malgré la défense.

Art. 21. Toutes contestations, contraventions ou autres faits relatifs à la perception du droit de barrière ou aux fonctions de fermiers, seront instruits sur leur rapport ou constatés par les employés pour la police des routes; tous procès-verbaux et pièces y relatives seront transmis sur le champ par eux, au bourguemestre, mayeur ou président du conseil de la commune sous le ressort de laquelle la barrière est située.

Art. 22. La décision de tous différends sur ces conditions, ainsi que leur interprétation, sera donnée administrativement, par les États députés de la province, après avoir entendu, au besoin, les parties, avec faculté d'en appeler au département de l'intérieur, et en dernier lieu au Roi.

Art. 23. Les fermiers et leurs délégués seront, pour tout retard, recette illégale ou voies de fait, et en général pour toutes contraventions aux présentes conditions, d'après les circonstances, soumis à une amende de 10 jusqu'à 100 florins, ou à un emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou bien conjointement à une amende et emprisonnement, conformément à la loi du 6 mars 1818 (Journal Officiel, n.° 12), indépendamment des dommages-intérêts, et de l'application éventuelle des lois pénales, ainsi que de la résiliation immédiate de leur bail, d'après les stipulations mentionnées à l'article 7.

Au cas que les délégués des fermiers soient hors d'état de payer les amendes, dommages-intérêts auxquels ils seraient condamnés, ces amendes, dommages-intérêts, seront recouvrés sur les fermiers eux-mêmes : ceux-ci resteront, sous ce rapport, responsables pour leurs délégués.

Art. 24. Les fermiers devront se conformer exactement à tous les ordres à donner par le département de l'intérieur, en vertu ou en conformité de ces conditions.

Approuvé par arrêté royal du 23 janvier 1828, n.° 154.

---

*Arrêté royal du* 18 *Juillet* 1828. N.° 132.

NOUS, GUILLAUME, par la grâce de Dieu, Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc.

Vu la requête de plusieurs entrepreneurs de diligences, par laquelle ils se plaignent du nouveau tarif des droits de barrières sur les grandes routes et routes provinciales, établi par notre arrêté du 23 janvier dernier, N.° 8.

Vu le rapport de notre Ministre de l'intérieur en date du 21 mars 1828, N.° 94, ainsi que celui de notre Conseiller d'Etat, administrateur des postes et autres moyens de transport, en date du 29 du même mois, N.° 7; etc., etc.

Considérant qu'entre les plaintes alléguées,

il faut mettre en première ligne la circonstance que le nouveau tarif est basé sur le nombre de voyageurs que les diligences sont destinées à contenir, tandis que le nombre moyen de voyageurs qu'elles transportent effectivement, n'est pas en rapport avec cette stipulation ;

Voulant prendre autant que possible, ces plaintes en considération pour autant que l'intérêt des grandes routes du royaume le permette, et arrêter en même tems les dispositions générales pour faire disparaître l'incertitude qui, dans certains cas, pourrait exister sur l'application du nouveau tarif ;

Avons trouvé bon et entendu :

1.° D'arrêter en modification les dispositions de notre arrêté du 23 janvier dernier, n.° 8, que pendant la durée du bail actuel des barrières sur les grandes routes et routes provinciales du royaume, les entrepreneurs de diligences paieront à chaque barrière les droits fixés ci-après :

Les diligences destinées au transport de six personnes au plus, dix cents par cheval (20 *centimes*).

Celles de sept à douze personnes inclusivement sur le pied de la classe fixée au tarif pour une diligence de six personnes, et ainsi douze et demi cents par cheval (25 *centimes*).

Celles de treize à dix-huit personnes inclusivement sur le pied de la classe fixée au tarif pour une diligence de neuf personnes, et ainsi quinze cents (30 *centimes*).

Celles de dix-neuf personnes et plus, la moitié de la taxe fixée au susdit tarif, et ainsi dix-sept cents et demi (35 *centimes*).

2.° Afin de lever toute incertitude dans l'application, tant de notre susdit arrêté, que des dispositions ultérieures qui précédent, de statuer en outre :

A. Que pour les voitures supplémentaires appartenant à une diligence, la taxe sera perçue comme pour la diligence même, en raison du nombre de places qu'elles contiendront et de celui de chevaux qui y seront attelés.

B. Que dans la détermination du nombre de places que contiennent les diligences ou voitures supplémentaires, le siège ou la banquette du cocher, lorsqu'il n'est pas couvert, ne sera pas pris en considération.

C. Que la place, qui, à défaut d'un tel siège, sera occupée par le cocher dans le cabriolet ou sur le devant de la voiture, non plus que celle du conducteur, ne seront pas comptées au nombre des places que contient la diligence ou voiture supplémentaire, enfin :

D. Que les États-Députés des provinces décideront les contestations qui pourraient s'élever entre les fermiers de barrières et les entrepreneurs de diligences, sur le nombre de places qu'elles contiennent.

La Haye, le 18 juillet 1828.

*Signé* GUILLAUME.

*Nous*, GUILLAUME, *par la grâce de Dieu, Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.*

Revu les dispositions existantes relativement à la perception *du droit de Barrière* sur les routes des Provinces Méridionales;

Sur le rapport de notre Ministre du Waterstaat et des Travaux publics, 2.e série, n.° 109;

Notre Ministre des Finances entendu, Avons arrêté et arrêtons :

§. I.er

Art. 1.er Le droit de Barrière, tel qu'il est établi sur les routes des provinces Méridionales, continuera à y être perçu, conformément au présent arrêté, à des distances successives d'une lieu (5000 m.s environ), et de manière que les villes se trouvent toujours au milieu d'une distance.

Art. 2. Les lieux de perception de ce droit seront indiqués par des poteaux élevés sur les routes, et toujours éclairés après le coucher du soleil, d'une manière uniforme; et par des barrières mobiles, dont l'établissement et le service seront déterminés par des réglemens spéciaux.

Art. 3. La taxe sera perçue au pied de ces poteaux, et non ailleurs, à raison de la distance à parcourir jusqu'à la barrière suivante; et nul ne pourra se dispenser de l'acquitter sur la réquisition du percepteur, ou de lui en consigner

le montant sous quittance, en désignant un domicile dans la province.

Art. 4. La taxe due pour le passage des chevaux et voitures conduits en poste, sera perçue par les maîtres de poste en sus de l'indemnité qui leur est allouée ; et ils en tiendront compte, sous leur responsabilité, aux percepteurs des barrières situées dans les distances de leurs relais.

Art. 5. Tous ceux dont les équipages ou chevaux parcourent fréquemment une partie de route, pourront s'abonner aux Barrières, à raison de la distance réelle qu'ils ont à parcourir habituellement au delà du bureau où ils s'abonnent, en se conformant, en cas de contestation, à l'article 15.

Art. 6. Sont exempts de la taxe, etc.

Art. 7. Toutes exemption, faveur, ou réduction quelconques dans l'acquittement de la taxe, non prévues aux précédents articles, sont et demeurent annullées.

§. II.

Art. 8. La perception du droit de barrière sera mise en ferme, etc.

Art. 9. Les fermiers de la taxe donneront caution préalable et solidaire, et souscriront un cahier de charges de leur adjudication ; ils en acquitteront immédiatement les frais de timbre et ceux d'enregistrement, qui sont réglés au droit fixe d'un franc, outre une somme de

trente florins par bureau, qu'ils remettront à titre de premiers frais de leur service, etc.

Art. 10. Ils pourvoiront à l'établissement convenable, ou à la reprise sur estimation, des poteaux et lanternes de perception, piliers et ferrures de barrières, et bureaux de recette, s'il est besoin, dont la dépense leur sera remboursée à l'issue de leur bail, d'après les principes de notre arrêté approbatif du 3 août 1815, (N.° 857.)

Art. 11. Ils seront soumis, dans tous les détails de leur service, à la surveillance et aux ordres de l'Administration des routes et travaux publics, et spécialement chargés de lui transmettre la connaissance de tous les faits relatifs à la police et à la conservation de la route où ils perçoivent; d'y recevoir les consignations pour contraventions de voirie; et de concourir, sous leur responsabilité, à toutes les mesures d'intérêt public, en conformité du cahier des charges de leur adjudication.

Art. 12. Les fermiers du droit de Barrière sont sous la sauve-garde spéciale des dépositaires de l'autorité publique, qui sont tenus de leur prêter en tout temps, aide et protection, et main-forte au besoin. Ils jouiront d'une cinquième part du produit des amendes pour contraventions constatées à leur bureau, laquelle leur sera payée conformément à ce qui sera établi, etc.

Art. 13. Ils verseront, avant le dix de chaque mois, dans la caisse du Receveur particulier de leur Arrondissement, en espèces monnayées, et sous peine de contrainte comme en matière de contributions directes, la quotité mensuelle du prix de leur adjudication, et la totalité des sommes qui auraient été déposées ou payées en leurs mains d'après l'art. 11, sans retenue ni déduction, et sans pouvoir, dans aucun cas, réclamer indemnité quelconque, sauf pour clôtures de barrières à cause de dégel seulement, et approuvées par notre Ministre du Waterstaat et des travaux publics; lesquelles donneront lieu à une remise du tiers d'une journée de bail pour 24 heures de clôture.

§. III.

Art. 14. Les poursuites et recouvremens des sommes dont les fermiers de barrières seraient débiteurs ou détenteurs, suivant l'article 13, seront opérés directement par les Receveurs particuliers des arrondissemens respectifs. Ces fonctionnaires verseront au trésor de l'Etat le montant des recouvremens effectués sur le prix des adjudications; et à l'égard des frais, amendes, ou consignations, ils se conformeront aux instructions qui leur seront données par notre Ministre des Finances. Il leur sera accordé une remise d'un pour cent sur le produit net des sommes versées à leurs caisses, soit à titre de prix d'adjudication, soit à titre d'amendes, etc.

Art. 15. Toutes contestations, contraventions, ou autres faits relatifs à la perception ou à l'office des fermiers du droit de barrières, seront instruits sur leur rapport, ou constatés par les préposés à la police des routes; et tous procès-verbaux et pièces, ou toutes plaintes en résultant, seront transmis de suite à l'Ingénieur chef de ce service, qui les soumettra, avec son avis, à la décision du Sous-Intendant du ressort, ou autre magistrat délégué par le Gouverneur de la province, pour y être fait droit suivant l'équité, et conformément aux présentes dispositions; sauf le recours définitif des parties au Conseil d'Intendance, qui prononcera dans la huitaine du pourvoi, et sans préjudice du renvoi, s'il y a lieu, devant les tribunaux compétens pour la répression des délits.

Art. 16. Tout refus ou fraude dans l'acquittement ou consignation du droit, ou dans la désignation d'un domicile requis en l'art. 3, seront punis d'une amende égale à cinquante fois le droit exigible, et en outre, toutes dégradations et toutes injures, violences ou voies de fait, exercées à un bureau de perception, seront punies d'une amende de 30 à 300 florins, suivant l'art. 15, indépendamment des dommages-intérêts, et de l'application éventuelle des lois pénales.

Art. 17. Les fermiers de la taxe seront passibles de même d'une amende de 30 à 300 florins,

pour toutes entraves ou perceptions illégales, ou voies de fait, et pour toutes contraventions aux dispositions du présent Arrêté, et du Cahier des charges de leur adjudication, indépendamment de la résiliation de leur bail avec tels dommages-intérêts que de droit.

Art. 18. Tous jugemens ou décisions intervenus d'après l'art. 15, seront notifiés de suite aux parties intéressées, ou à leur domicile, ainsi qu'au Chef du service des routes, qui pourront dans les trois jours exercer le recours autorisé en l'art. 15; il en sera aussi tenu note au bureau de barrière qu'ils concernent, et expédition en sera adressée au receveur particulier de l'arrondissement chargé d'opérer le recouvrement des fonds qui doivent en résulter, comme pour la rentrée des contributions directes, immédiatement après les délais du pourvoi. Les Maires et Adjoints des communes voisines, la maréchaussée et tous autres Officiers et agens publics qui en seraient requis, tiendront la main à l'exécution de ces jugemens.

Art. 19. L'adjudication des Barrières aura lieu en florins, et le Tarif des droits réglés au présent arrêté, est fixé ainsi qu'il suit, y compris toutes subventions quelconques :

Il sera payé au passage devant chaque bureau pour une distance à parcourir,

| SAVOIR : | Fr. | c. |
|---|---|---|
| Pour chaque paire de roues de voiture quelconque..... | » | 05 |
| Pour chaque cheval ou mulet, attelé ou non, jusqu'à la concurrence de 4 têtes d'attelage ..... | » | 10 |
| Pour une cinquième tête ..... | » | 15 |
| Pour une sixième..... | » | 20 |
| Pour une septième ..... | » | 30 |
| Pour une huitième ..... | » | 40 |
| Pour un bœuf ou âne attelé..... | » | 05 |

La circulation avec plus de huit chevaux ou mulets attelés, est interdite, sauf pour le transport d'objets indivisibles, les cas fortuits, et les obstacles de localité prévus au cahier des charges de l'adjudication.

Les bœufs, vaches ou ânes, attelés avec plus de 4 chevaux, seront taxés comme les chevaux.

Trois roues d'une voiture seront taxées comme quatre.

Art. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, etc.

Art. 27. Le présent arrêté sera publié par extrait, et demeuréra affiché à tous les bureaux de barrières, avec un extrait de réglemens de roulage existans : ses dispositions seront mises à exécution, avec révocation de tout ce qui y serait contraire, par les soins de nos ministres du Waterstaat et des travaux publics et des finances, chacun en ce qui le concerne; et il en sera donné

communication au département de la guerre et à la chambre générale des comptes.

Donné à La Haye, le 13 février de l'an 1816, et de notre règne le 3.e

*Signé* GUILLAUME.

Par le Roi,

*Signé* A. R. FALCK.

Pour ampliation,

*Le Greffier de la Secrétairerie d'Etat,*

L. ELIAS SCHOVEL, *e. q.*

# PIÈCES

A L'APPUI

DES CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

*Sur la Législation des Travaux publics.*

---

Digitized by Google

# NOTES

## *Sur la répartition des routes royales et des fonds d'entretien.*

Nous avons montré, dans les considérations générales, l'inégale répartition des routes royales et des fonds entre les départemens et les arrondissemens du Royaume; nous avons fait voir que l'on sacrifie les pays pauvres aux pays riches, les campagnes aux villes; que les fonds maintenant alloués pour le service des routes, que les emprunts faits pour les canaux, et qu'on propose d'étendre aux routes, ne tourneront qu'au profit de quelques localités et au détriment de toutes les autres. Il nous semble juste et indispensable, qu'avant d'accorder plus aux départemens riches, qui ont toujours reçu au-delà de leur contingent, il faut s'occuper enfin des arrondissemens, jusqu'ici abandonnés et qui ne figurent que dans les tableaux de perception d'impôts, de levées d'hommes. Il est tems de faire entrer dans le mouvement d'activité et de prospérité ces pays malheureux jusqu'ici séquestrés du reste de la France par l'état impraticable des communications.

Nous ne proposons point de mesures rétroactives; nous demandons seulement que la totalité

des impôts perçus dans chaque canton pour ouvrir et réparer les routes et les canaux, soit abandonnée à 36 des 100 plus imposés de ce canton qui paient les 5 sixièmes au moins des contributions; que ces contribuables soient appelés à présider aux dépenses; qu'ils soient tenus, sous leur responsabilité, d'appliquer exclusivement aux routes les fonds spéciaux; d'ouvrir et de maintenir constamment en bon état, sous la direction de l'administration publique, les routes qui existent, et au moins quatre par chef-lieu de canton.

Ces commissaires auraient en même tems l'autorisation d'établir des barrières pour suppléer aux contributions, et de supprimer ou les barrières, ou les impôts, lorsque les premiers ou les deuxièmes produits seraient suffisans. Ainsi le rétablissement des barrières est facultatif.

Nous avons indiqué sur une carte des routes royales de France les grandes surfaces comprises entre les routes royales et qui paient ces dépenses publiques, sans profiter directement des avantages qu'elles procurent.

Les tableaux suivans suffiront pour convaincre que les répartitions actuelles et toute répartition des fonds publics employés à cette destination, sont inégales et injustes, et qu'on doit accorder aux cantons les impôts et l'emploi des fonds destinés à l'ouverture et à la réparation des routes.

# NOTES

*Sur les droits de barrières et sur les frais de transport par terre et par eau en Angleterre.*

Nous devons les renseignemens suivans à l'amitié de M. le colonel anglais Page, l'un des propriétaires de la navigation de Kennet et Avon, l'un des commissaires des routes de Bath, etc., auteur de plusieurs écrits estimés sur la taxe des pauvres, etc., etc. Nous avons extrait ces notes de ses lettres, des actes du parlement et de plusieurs ouvrages qu'il nous a donnés.

*Routes à barrières de Londres à Bath.*

*Distance*, 106 *milles.*

NOTA. Les droits ci-dessous sont perçus sur un chariot à quatre roues, ayant des jantes de 6 à 9 pouces de largeur, et tiré par six chevaux. Cependant, à la barrière de Chippenham, les chariots avec jantes de 9 pouces paient un schelling de plus (1) et à Bath, 9 pences de moins.

(1) En Angleterre comme en France, beaucoup de personnes pensent que les jantes très-larges contribuent à détruire rapidement les routes; plus elles sont larges, moins elles s'appliquent exactement sur le profil de la chaussée. Ne portant que sur les angles, elles brisent les cailloux et enfoncent les chaussées. (J. C.)

Un chariot avec jantes de 9 pouces, pèse environ un tonneau, 13 cents; avec jantes de 6 pouces, son poids est d'un tonneau, 6 cents.

Le premier peut porter un chargement, en été, de 4 tonneaux, 17 cents; et, en hiver, de 4 tonneaux, 7 cents. Le second peut porter un chargement de 3 tonneaux, 9 cents, en été, et de 3 tonneaux, 4 cents, en hiver. Mais presque toujours les préposés aux ponts à bascule, de connivence avec les voituriers, tolèrent un chargement plus fort, et on croit que les chariots à quatre roues avec jantes de 6 pouces de largeur, portent fréquemment 6 tonneaux.

Depuis l'amélioration des routes, le nombre des chevaux a été réduit, et les voituriers qui mettaient toujours huit chevaux, conduisent les mêmes chargemens avec six seulement et en moins de tems. L'économie sur le nombre des chevaux fait plus que compenser le montant des péages.

Deux grandes routes conduisent de Londres à Bath; elles se séparent à Marlborough; l'une passe à Chippenham et la seconde à Devoyes; mais la plupart des voituriers suivent la branche de Chippenham.

Le tableau suivant indique les noms des principales villes entre Londres, Bath et Bristol; les distances en milles, depuis Londres, et le montant des péages fixés par acte du parlement à chaque barrière.

Les ponts sur les rivières ont été construits aux frais des comtés sur les produits des barrières, à l'exception du pont de la Tamise à Maidenhead, à 25 milles de Londres, qui a été entrepris par une compagnie, en vertu d'un acte du parlement qui l'autorise à percevoir un péage spécial.

---

Digitized by Google

*Route à barrières de Londres à Bath.*

| NOMS DES BARRIÈRES ET DISTANCES de Londres à chacune d'elles. | | Distances entre les barrières. | Tarif des péages perçus à chaque barrière. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Milles. | Milles. | L. St. | Schell. | Den. |
| Hyde pack corner | | | » | » | » |
| | | 3 | | | |
| Kensington | 3 | | » | » | 9 |
| | | 1 | | | |
| Hammensmith | 4 | | » | 1 | 4 |
| | | 5 | | | |
| Smalborough-green | 9 | | » | » | 8 |
| | | 7 | | | |
| Colnbrook | 16 | | » | 1 | 6 |
| | | 9 | | | |
| Maindenhead et Bridge | 25 | | » | 2 | 3 |
| | | 9 | | | |
| Iwy-ford | 34 | | » | 1 | » |
| | | 6 | | | |
| Reading | 40 | | » | 1 | » |
| | | 14 | | | |
| Thaleham | 54 | | » | 1 | 6 |
| | | 6 | | | |
| Benham | 60 | | » | 1 | 6 |
| | | 14 | | | |
| Marlboroug | 74 | | » | 2 | » |
| | | 7 | | | |
| Beekhampton | 81 | | » | 2 | » |
| | | 6 | | | |
| Calne | 87 | | » | 3 | » |
| | | 8 | | | |
| Chippenham | 95 | | » | 3 | » |
| | | 4 | | | |
| Pickwick | 99 | | » | 1 | » |
| | | 2 | | | |
| Bathford | 101 | | » | 3 | » |
| | | 5 | | | |
| Bath | 106 | | » | 3 | 9 |
| | | 106 | » | 28 s. | 3 |

Le prix réduit par mille est de 3 pences ½, ce qui correspond à 80 centimes par lieue de France de 4000 mètres, ou à un franc par ½ myriamètre.

*Extrait de la lettre écrite à M. J. Cordier par M. F. Cotterel, Ingénieur de l'arrondissement de Bath.*

Je vous adresse le tarif des droits perçus à chaque barrière établie sur les routes de Bath, en vertu d'un acte du parlement.

Les commissaires des routes de Bath sont en instance pour faire renouveler l'acte du parlement, modifier les péages et obtenir l'autorisation d'ouvrir de nouvelles routes.

Beaucoup de ces commissaires sont d'avis de régler les péages d'après les chargemens, c'est-à-dire, de faire payer à chaque barrière en raison du poids de chaque voiture; mais on objecte contre cette disposition équitable les retards apportés par le pesage des voitures, et il est probable que l'on continuera encore à suivre quelque temps l'usage maintenant établi.

*TARIF des droits fixés par l'acte du parlement sur les routes de Bath.*

| DÉSIGNATION DES VOITURES. | PÉAGES. Sh. | Den. |
|---|---|---|
| (1) Diligence à double coffre attelée de plus de 4 chevaux. . . . . | 4 | 6 |
| (1) *Idem* de 3 à 4 chevaux . . . . . | 3 | 4½ |
| Diligence ordinaire tirée par plus de 4 chevaux. | 3 | » |
| *Idem* par 4 chevaux. | 2 | 3 |
| *Idem* par 3 chevaux. | 1 | 10½ |
| *Idem* par 2 chevaux. | 1 | 6 |
| *Idem* par 1 cheval. . | 1 | 1½ |
| Berline, landau et toute voiture suspendue avec quatre roues tirées par plus de 4 chevaux . | 2 | 3 |
| *Idem* par 4 chevaux. . | 1 | 6 |
| *Idem* par 3 chevaux. . | 1 | 1½ |
| *Idem* par 2 chevaux. . | 0 | 9 |
| *Idem* par 1 cheval . . | 0 | 7 |
| Cabriolet et toute voiture suspendue à deux roues tirée par plus de 2 chevaux . . . . . | 1 | 1½ |
| *Idem* par 2 chevaux . . . . . | 0 | 9 |
| *Idem* par 1 cheval . . . . . | 0 | 4½ |
| Chariot à quatre roues avec jantes de 9 pouces de largeur et au-dessus . . . . . | 3 | 9 |
| *Idem* avec roues de 6 pouces et moins que 9 p. | 3 | 0 |
| *Idem* avec roues de moins de 6 p. de largeur. . | 2 | 3 |
| Charrette à 2 roues, tirée par plus de 3 chevaux. | 1 | 6 |
| *Idem* par 3 chevaux. | 1 | 2 |
| *Idem* par 2 chevaux. | 1 | 0 |
| *Idem* par 1 cheval, si le poids n'excède pas une tonne . . . . | 0 | 9 |
| *Idem* par 1 cheval, si le poids excède une tonne. . . . . | 1 | 0 |

(1) Ces diligences ne sont plus en usage.

Le poids des diligences n'est pas limité, mais le chargement des chariots, charrettes, est réglé par la table suivante, et on fait payer les surcharges, savoir : pour le 1.er et le 2.e cent de livres, 3 deniers chaque; pour le 3.e, 4.e et 5.e cent, 6 deniers chaque; du 5.e au 10.e cent, 2 sch. 6 deniers chaque, et au-dessus de 10 cents, 5 sch. chaque.

*TABLE des poids autorisés en été et en hiver pour les chariots et charrettes, y compris le poids de la voiture et du chargement.*

| | ÉTÉ. | | HIVER. | |
|---|---|---|---|---|
| | Ton. | Quint. | Ton. | Quint. |
| Chariot avec roues de 9 pouces... | 6 | 10 | 6 | 0 |
| Charrette avec *idem*..... | 3 | 10 | 3 | 0 |
| Chariot avec roues de 6 pouces.... | 4 | 15 | 4 | 5 |
| Charrette avec *idem*..... | 3 | 0 | 2 | 15 |
| Chariot avec roues de 4 ½ pouces.. | 4 | 5 | 3 | 15 |
| Charrette avec *idem*..... | 2 | 12 | 2 | 07 |
| Chariot avec roues au-dessous de 4 pouces..... | 3 | 15 | 3 | 05 |
| Charrette *idem*..... | 1 | 15 | 1 | 10 |

Les mois d'été sont comptés du 1.er Mai au 31 Octobre, et les mois d'hiver du 1.er Novembre au 30 Avril.

Les routes du trust de Bath sont réparées avec six espèces de matériaux, savoir :

1.° Pierres calcaires carbonifères de Bristol.

2.° Flints de Newbury de Berkshire.

3.° Pierre rouge très-dure contenant du fer de Bristol.

4.° Moëllons durs des carrières de pierres de taille.

5.° Rognons très-durs extraits des oolites.

6.° Lias bleu et blanc des environs.

Les pentes des routes sont très-irrégulières; dans un petit nombre de côtes elles vont jusqu'au septième, mais on s'occupe de les redresser, de les adoucir et de réduire toutes les pentes au quatorzième.

La dépense annuelle à faire pour maintenir en bon état les routes du trust de Bath qui ont 49 milles, s'élève à 10,000 livres sterlings (1); sur les 49 milles, 30 milles seulement sont fréquentés par le commerce entre Londres et Bath; les 19 autres, beaucoup moins fatigués, sont réparés par des oolites et des lias bleus des environs.

Les hommes expérimentés sont généralement d'avis que le tarif actuel des droits imposés à chaque chariot est la juste valeur du dommage qu'il cause à la route, et qu'une augmentation serait nuisible au commerce.

Tous les chariots à 4 roues doivent avoir des sabots en fer et en faire usage aux descentes.

---

(1) Le produit des barrières, par lieue de 4000 mètres, s'élève à 13,000 fr., c'est-à-dire qu'on alloue pour l'entretien d'une lieue y compris les ponts, six fois et demie plus qu'en France.

*NOTES sur les prix de transport par eau et par terre, en Angleterre.*

Pickford et C.e, le principal commissionnaire de transport de Londres, se charge, à ses risques et périls, de faire arriver les marchandises aux conditions suivantes :

De Londres à Manchester. (Distance par terre 184 milles; distance par eau 259 milles.)

Par eau en 5 nuits et 4 jours ou 103 heures, de 4 à 5 schellings par quintal.

Par roulage accéléré en 3 ou 4 jours à raison de 12 à 14 schellings par quintal.

Par caravan ou roulage sûr, accéléré, en 35 heures, de 18 à 20 schellings par quintal.

Les prix pour les autres villes sont déterminés d'après les distances et le taux fixés ci-dessus.

---

*NOTES sur les tarifs des droits perçus sur la Tamise supérieure et l'Isis.*

Acte du parlement de la 28.e année du règne de George III.

Art. VI. Il ne sera pas perçu au-delà de 4 pences (40 cent.) par tonneau à chaque écluse pour le passage d'un bateau ou train de bois, et le tonnage ne pourra être compté au-delà d'un enfoncement de 3 pieds 9 pouces. On ne pourra de même exiger pour droit de barrière au-delà d'un penny (10 cent.) par mille et par

chaque cheval tirant les bateaux et suivant les chemins de halage, ni plus de deux pences (20 cent.) pour le passage d'un cheval sur un pont jeté sur une rivière, ou par une barque.

---

*Rapport fait par le Secrétaire de l'assemblée des Commissaires de la Tamise à Windsor.*

Les droits de navigation, d'écluse, de chemin de halage, etc., perçus sur la Tamise, se divisent en deux parties; la première comprend les péages aux vieilles écluses, appartenant à des compagnies, qui se montent, d'Abingdon à Stanes à 2 sch. 2 deniers par tonneau; et de Reading à Stanes à 1 sch. 5 deniers par tonneau. La seconde partie, qui doit payer les dépenses d'entretien et les intérêts des fonds employés aux constructions des nouvelles écluses, s'élève à 3 pences (30 cent.) par tonneau et par écluse. Les 17 écluses entre Abingdon et Stanes produisent 4 sch. 3 den. par tonneau, et les dix écluses entre Reading et Stanes, donnent 2 sch. 6 den. par tonneau.

Dans le district au-dessous de Stanes et dans la juridiction de la cité, les droits se montent seulement à 1 sch. 2 den. par tonneau, qui, ajoutés aux péages précédens, font: 1.° entre Abingdon et Londres 7 sch. 7 den. ou moins qu'un denier par tonneau et par mille; 2.° entre Reading et Londres, 5 sch. par tonne et par mille ou ¾ d'un penny par tonne et par mille.

Les droits sur la Tamise ont été réduits au taux le plus bas pour ne retirer que les fonds nécessaires à l'entretien; ainsi, au lieu d'exiger les péages de 4 pences par tonneau et par mille fixés par l'acte du parlement, on se borne à prendre 3 pences ou les ¾.

Si les commissaires avaient perçu 4 pences par mille et par tonneau, ainsi qu'ils y étaient autorisés par l'acte du parlement, la recette eût été de 70,902 liv. st.; mais en raison des réductions, elle ne s'est élevée qu'à 52,795 liv. st. par an.

En comparant le fret de la navigation de la Tamise et sur les canaux, on trouve, 1.° que le fret sur les canaux n'est pas moins de quatre pences et demi (45 cent.) par tonne et par mille sur les marchandises de valeur, et de 3 pences (30 cent.) par tonneau et par mille sur les matières lourdes, y compris les péages ou les droits des écluses; 2.° que le fret sur la Tamise est seulement de deux pences ¼ (22 cent.) par tonne et par mille sur les marchandises de valeur, et de deux pences (20 cent.) par tonne et par mille sur les matières lourdes.

On peut regarder comme certain que le prix du frêt sur la Tamise décroîtra à mesure que l'on construira de nouvelles écluses dans la partie inférieure, malgré les droits à percevoir à ces écluses; car tel a toujours été l'effet des améliorations semblables. En 1770, immédiate-

ment après la substitution des sas en remplacement des écluses simples, le prix du fret, sur la Tamise, a été réduit de 15 à 20 pour cent, quoique les droits aient été augmentés de trois pences (30 cent.) par écluse.

---

*Prix du fret sur les canaux et sur la Tamise.*

Les données suivantes sont le résultat de recherches auprès des commissionnaires de transport, et ont été puisées aux sources les plus authentiques, les prix du fret comprenant la totalité des dépenses.

Le calcul du fret sur les petits canaux correspond exactement avec les résultats donnés à l'article : *canaux*, de l'encyclopédie du docteur Rees, où l'on porte le fret (non compris le tonnage) à trois pences par tonne et par mille, pour marchandises de prix, et à deux pences par tonne et par mille, pour marchandises lourdes. Ce frêt, ajouté au tonnage des canaux, donne les résultats suivans :

ARTICLE 1.er *Navigation par canaux.*

La distance de Londres à Birmingham est de 143 milles.

Le frêt des marchandises de prix *par tonn.* est de ..... .....55 sch. 0 d.

Des marchandises lourdes.....35 0

Il en coûte donc, pour le transport des marchandises de prix, 4 pences ¼ par tonne et par

mille, et pour les marchandises lourdes, trois pences par tonne et par mille.

La distance de Birmingham à Manchester est de 116 milles par les canaux.

Le fret des marchandises de prix *par tonn.* est de .. .....40 sch. 0 d.
et des marchandises lourdes .....26 0

Ce qui revient, pour les marchandises de prix, à 4 pences ½ penny par tonne et par mille;

Et pour les marchandises lourdes, à trois pences par tonne et par mille.

La distance de Bassingtoke à Weybridge est de 41 milles par les canaux et la rivière Wey.

*par tonneau.*

Frêt des marchandises de prix...15 sch. 4 d.
Des marchandises lourdes.....13 0

Il en coûte donc pour les marchandises de prix 4 pences 3 farthings par tonne et par mille.

Le moyen prix du frêt de ces trois canaux, qui remplissent le même but que la navigation de la Tamise, est, pour les marchandises de prix, 4 pences ½ penny par tonne et par mille, et pour les marchandises lourdes 3 pences ⅜ par tonneau et par mille.

ARTICLE 2. *Navigation par la rivière de la Tamise.*

La distance entre Reading et Londres est de 78 milles par eau.

Le fret des marchandises de prix *par tonn.* est de..... ...18 sch. 0 d.

Des marchandises lourdes, de... 13 sch. o d.

Ce qui revient, pour les marchandises de prix, à 2 pences 3 farthings par tonneau et par mille;

Et pour les marchandises lourdes, à 2 pences par tonne et par mille.

La distance de Londres à Abingdon est de 108 milles par eau.

Le fret des marchandises de prix *par tonn.* est de..... ... ...26 sch. o d.

Des marchandises lourdes, de...20 o

Ce qui revient, pour les marchandises de prix, à 2 pences 3 farthings par tonne et par mille;

Et pour les marchandises lourdes, à 2 pences un farthing par tonne et par mille.

Le prix moyen du frêt est donc sur la Tamise; les marchandises de valeur sont transportées à 2 pences ⅝ par tonne et par mille;

Et les marchandises lourdes à 2 pences et ⅓ par tonne et par mille.

Comme le canal de Kennet et Avon doit être prolongé en quittant la rivière Kennet au-dessus de Newbury, on peut calculer le fret moyen de la navigation sur les rivières de Kennet et de Tamise.

---

*Rivières Kennet et Tamise.*

La distance entre Newbury et Londres est de 96 milles par eau.

Le frêt des marchandises de prix *par tonn.* est de..... 25 sch. 0 d.

Des marchandises lourdes.....18 0

Ce qui revient, pour les marchandises de prix, à 3 pences et ⅛ par tonne et par mille;

Et pour les marchandises lourdes, à 2 pences et un farthing, par tonne et par mille.

La distance de Nowbury à Londres, en se servant des canaux de Basengstoke et Kennet et Avon est de 59 milles par canaux,

30 milles par rivière.

Les marchandises de valeur paient, sur le canal Basingstoke 4 pences 3 farthings, par tonne et par mille.

| | | |
|---|---|---|
| 59 milles à 4 ¾ d..... | 22 sch. | 1 ½ l. |
| Frêt de Weybridge à Londres.. | 8 | 0 |
| | 30 | 1 ½ |

Les marchandises lourdes sur le canal de Basingstoke paient 4 pences 1 farthing, par tonne et par mille.

| | | |
|---|---|---|
| 59 milles à 4 ¼ d..... | 20 sch. | 10 ¾ l. |
| Frêt de Weybridge à Londres. | 6 | 0 |
| | 26 | 10 ¾ |

Ce qui revient, pour les marchandises de valeur, à 5 sch. 1 ½ d. par tonne de plus, et pour les marchandises lourdes, à 8 sch. 10 ¾

d., par tonneau, de plus que le frêt actuel entre Newbury et Londres.

La distance d'Abringdon à Londres, en se servant du canal de Wits et Berks et de la grande jonction à Marsworth, sera :

Marchandises de prix au taux actuel sur la grande jonction à Wharf, à Paddington sur 85 milles de.....31 sch. 10 ½ d.

| | | |
|---|---|---|
| Marchandises lourdes au taux actuel sur la grande jonction, au pont de Bull, 66 milles à 3 pences. | 16 | 6 |
| Frêt à Londres..... | 6 | 6 |
| | 23. | 0. |

Ce qui revient, pour les marchandises de prix, à 5 sch. 10 ½ d. par tonne, de plus, et pour les marchandises lourdes, à 3 sch., par tonne, de plus que le présent frêt entre Abrington et Londres.

Il résulte évidemment de ces données que les marchandises sont transportées sur la Tamise à meilleur marché que sur les canaux qui existent, et, en jugeant par analogie, que sur ceux qui peuvent être exécutés dans le prolongement des premiers.

## *PRIX des transports de marchandises par terre et par eau.*

De Londres à Oxford, la distance par eau est de 118 milles, et par terre de 58 milles. (*Extrait de l'encyclopédie de Rees.*)

| | Par eau. | | Par terre. | |
|---|---|---|---|---|
| | Prix d'un tonneau. | | | |
| De Londres | sch. | | sch. | |
| A Windsor ou Maidenhead... liv. st. | 0 | 09 | liv. st. 1 | 10 |
| Marlow ou Henley..... | 0 | 12 | 2 | 05 |
| Reading ou Caversham..... | 0 | 15 | 2 | 10 |
| Wallingford ou Bensington..... | 0 | 19 | 2 | 18 |
| Abingdon ou Oxford..... | 1 | 02 | 3 | 05 |

## *Lettre de M. MAC WILLIAM, Négociant à Liverpool.*

Transport par chariot, et par eau, en Angleterre et en Irlande.

| | Distance. | Tems. | Sch. | Poids. |
|---|---|---|---|---|
| De Liverpool à Londres. | 204 milles | 5 jours. | 14 | le quintal. |
| à Birmingham.. | 100 | 3 jours. | 7 | id. |
| à Manchester... | 36 | 16 heures. | 2 à 2 ½ | id. |
| à Leeds..... | 76 | 2 j ½ | 6 | id. |

## En Irlande. (1)

| | Distance. | Sch. | Poids. |
|---|---|---|---|
| De Dublin à Limerick..... | 94 | 3 ½ à 4 | le quintal. |
| Belfort..... | 80 | 3 à 4 | id. |
| Cork..... | 103 | 4 ½ à 5 | id. |

## Transport par canaux, en Angleterre.

| | Distance. | Tems. | Sch. | |
|---|---|---|---|---|
| De Liverpool à Londres.... | 290 milles. | 6 jours. | 5 | le quintal. |
| à Birmingham | 145 | 4 | 50 | la tonne. |
| Idem.... | » | 4 | 45 | la tonne quincaillerie. |
| à Leeds..... | 128. | 3 | 2 | le quint. pour les marchandises. |
| Idem..... | » | » | 1 8 d. | le quint. pour les épiceries. |
| Idem..... | » | » | 25 | la tonne pour les huiles. |
| à Manchester. | 52 | 18 à 5 h. selon les marées. | 15 | sur les cotons |
| Idem.... | » | » | 12 ½ | les marchandises. |
| Idem.... | » | » | 10 | les grains. |
| De Wigan à Liverpool... | 30 | 16 h. | 3 ½ | charbons. |

(1) La plupart des routes d'Irlande sont à barrières, et les droits établis diffèrent peu de ceux de l'Angleterre ; les routes des comtés qui n'ont pas mis de barrières, comme Antreim, sont entretenues aux frais des propriétaires de terres. Elles furent primitivement ouvertes par les propriétaires qui faisaient les avances et se remboursaient sur le produit des impôts. Chaque grand propriétaire ouvrait ainsi la route qui lui était nécessaire, et en peu de tems ce pays fut un des mieux percés de routes. Mais ces communications ne sont belles que depuis l'établissement des barrières.

*RÉSUMÉ des transports par terre et par eau en France, en Angleterre, calculés par demi myriamètres, par tonneau et en francs.*

| INDICATION. | Demi myriamètr. parcourus en 24 h. | Prix par tonneau et par demi myriamètr. |
|---|---|---|
| **FRANCE.** | | |
| | Demi-myr. | |
| Roulage ordinaire, terme moyen | 5. 36. | 1. 33. |
| Roulage accéléré..... | 11. 74. | 2. 24. |
| Roulage par diligence..... | 37. 07. | 6. 12. |
| *Par eau.* | | |
| Du Hâvre à Rouen 120 kilog.... | 4. » | 0. 54. |
| De Rouen à Paris 238 kilog..... | 3. » | 0. 40. |
| De Paris au Hâvre,..... | 5. ½ » | 0. 21. |
| **ANGLETERRE.** | | |
| *Par terre.* | | |
| De Liverpool à Londres..... | 13. 3/10 | 2. 63. |
| ——————à Birmingham.... | 10. 80. | 2. 90. |
| De Londres à Manchester. | | |
| Roulage accéléré..... | 17. 50. | 5. 10. |
| Roulage par voiture suspendue.. | 40. » | 7. 10. |
| *Par canaux.* | | |
| De Liverpool à Londres..... | 12. 30. | 1. 30. |
| ——————à Birmingham.... | 11. 70. | 1. 06. |
| De Londres à Manchester..... | 20. » | 1. 30. |

Le tableau précédent confirme nos observations. En Angleterre, les transports par terre des marchandises, avec la même vîtesse, ne coûtent presque que le prix payé en France.

Mais les transports par eau, en Angleterre, sont deux fois plus rapides que le roulage ordinaire de France et coûtent moins; ils sont aussi prompts que le roulage accéléré et coûtent moitié moins. Quoique les lignes des canaux soient d'un quart ou d'un tiers plus longues que les routes, les transports par eau se font plutôt, ou à meilleur marché, en Angleterre qu'en France.

L'économie sur le tems et la dépense n'est pas le seul avantage que procure l'excellente navigation de l'Angleterre; les marchandises voiturées par eau sont moins fatiguées et moins avariées que par le roulage; les frais d'emballage sont aussi plus faibles.

Toutes les expéditions se faisant par eau en Angleterre, les négocians ont placé leurs fabriques, leurs magasins, sur les bords des canaux, et souvent les bateaux entrent dans les docks où ils restent à couvert, et garantis de toute avarie. Les frais d'embarquement et de déchargement se font à plus bas prix; on évite les dépenses de magasins, de transport, qui s'élèvent à Rouen, par exemple, à 2 et 3 francs par tonneau.

La France a toutes les facilités pour obtenir

de même une navigation étendue, continue entre les grandes villes; il suffirait de perfectionner la navigation des rivières et de faire communiquer par elles les canaux maintenant inutiles. Notre commerce sera toujours en souffrance jusqu'à ce qu'on ait complété notre système de navigation intérieure à peine ébauché.

## *NOTES sur le tarif des barrières dans le royaume de Prusse et dans le duché de Baden.*

Depuis 1816, les divers états d'Allemagne ont ouvert un grand nombre de routes, des chemins en fer et plusieurs canaux. La Prusse seule, dans les 12 dernières années, a fait construire 1536 lieues de chaussées pavées, ou en empierrement, aux frais de l'État dans les contrées pauvres; au compte des villes dans les pays manufacturiers; et sur-tout par l'intervention des compagnies qui touchent en paiement les droits de barrière. La société royale du commerce maritime de Prusse, qui contribue puissamment à la prospérité publique par l'influence de ses richesses et de ses entreprises, a fourni, à titre d'avances, des sommes considérables pour l'établissement des routes.

On remarque, dans le nombre des belles routes nouvelles, celle de Bucholtz à Preuslau et à Engermunde, de 17 milles d'Allemagne ou de 34 lieues de France, qui a été exécutée par une compagnie.

Lorsqu'une route est faite sur les fonds publics, l'état, aussitôt son achèvement, en confie l'entretien à l'autorité locale, qui pourvoit aux dépenses par les produits des barrières.

En Prusse comme dans les autres pays, on a dû lutter contre une forte opposition au système

de barrières; mais les bons esprits ayant reconnu la justice et la nécessité de cet impôt, sont parvenus à prévenir les inconvéniens supposés inhérents à cet impôt.

Ils ont montré que les fonds publics ou particuliers, employés en routes nouvelles, favorisent toutes les branches d'industrie par une circulation plus active et plus prompte; qu'en affermant les droits par barrière, on évitait la difficulté de la surveillance; qu'en percevant la taxe au commencement du voyage pour toute la route, on empêchait les discussions et les retards.

En Belgique, le roi a concédé les canaux et les routes à la banque du royaume qui avait avancé les fonds employés en canaux et chemins neufs. La taxe se paie, comme en Prusse, à la poste, ainsi les voyageurs ne sont jamais retardés.

Les mêmes usages sont établis dans le duché de Baden, où les routes sont entretenues avec les produits des droits de barrière.

Par une ordonnance de l'année 1820, le tarif des barrières a été ainsi réglé dans ce duché.

| | | |
|---|---|---|
| Pour un chariot à quatre chevaux avec jantes de moins de 4 p. ½; par demi-mille d'Allemagne ou par lieue de France ... | 10 kreutzers | 35 cent. |
| *Idem* de 4 p. ½ ..... | 8 | 28 |
| *Idem* de 6 p. et au-delà ... | 2 | 7 |

Lorsque les roues ont des clous saillans, chaque cheval paie en sus par lieue ¼ de kr. 1 cent.

Les droits ci-dessus ont été réglés d'après l'é-

valuation approximative des dégats causés aux routes.

En Prusse, une ordonnance de 1825 fixe ainsi qu'il suit le tarif des droits de barrière :

Par distance d'un mille d'Allemagne, ou de deux lieues de France, pour chaque cheval attelé à un chariot avec jantes de moins de 6 pouces 2 ½ bons gros. — 38¾ centimes. à 3 ½ b. g. — 54 ½ cent., ce qui revient à environ 90 centimes par voiture à quatre chevaux et par lieue.

*Idem* avec roues de 6 pouces et au-dessus, 1 ½ bon gros, ce qui revient à 23 centimes par poste et par cheval, ou à 50 centimes par voiture à quatre roues et par lieue.

Des divers documens sur l'Allemagne, que je dois à la bienveillante amitié d'un Prince, pair de France, l'un des hommes les plus éclairés de l'époque, il résulte que la Prusse, la Saxe, la Bohême, la Bavière, comme la Belgique, n'ont des routes et de belles routes que par les produits des barrières et l'intervention des autorités locales dans l'administration de cet impôt.

Ainsi, les amendemens proposés à la législation des routes et des canaux de France, se trouvent justifiés par l'expérience des peuples les plus prospères, et ne tarderaient pas à donner les résultats obtenus ailleurs par le système de barrières et des institutions provinciales.

---

*TABLEAU indiquant au Midi de la France les surfaces comprises entre les routes Royales.*

| N.os d'ordre. | NOMS DES DÉPARTEMENS ADJACENTS. | SURFACE évaluée en lieues carrées de 4000 m. de côté. |
|---|---|---|
| 1 | Loire-Inférieure, Vendée | 153 |
| 2 | Loire Inférieure, Vendée, etc. | 129 |
| 3 | Vendée, Deux-Sèvres, etc. | 263 |
| 4 | Deux-Sèvres, Vienne, Maine | 135 |
| 5 | Vienne, Indre-et-Loire | 129 |
| 6 | Vienne, Indre-et-Loire, Indre | 238 |
| 7 | Indre-et-Loire, Indre, Loir-et-Cher | 113 |
| 8 | Cher, Allier | 143 |
| 9 | Loiret, Loir-et-Cher | 144 |
| 10 | Loiret, Loir-et-Cher, Cher | 158 |
| 11 | Loiret, Cher | 110 |
| 12 | Allier, Saône-et-Loire, Loire, etc. | 310 |
| 13 | Ain | 90 |
| 14 | Ain | 56 |
| 15 | Charente-Inférieure, Deux-Sèvres, etc. | 98 |
| 16 | Vienne, Haute-Vienne, Charente | 172 |
| 17 | Vienne, Haute-Vienne, Indre | 208 |
| 18 | Indre, Creuse | 113 |
| 19 | Creuse, Allier, Puy-de-Dôme | 182 |
| 20 | Charente-Inférieure, Gironde | 140 |
| 21 | Charente-Inférieure, Gironde, etc. | 200 |
| 22 | Dordogne, Charente, Haute-Vienne | 143 |
| 23 | Haute-Vienne, Dordogne, Corrèze | 131 |
| 24 | Haute-Vienne, Corrèze, Puy-de-Dôme, etc. | 206 |
| 25 | Corrèze, Puy-de-Dôme, Cantal | 144 |
| 26 | Puy-de-Dôme, Cantal | 229 |
| 27 | Puy-de-Dôme, Haute-Loire | 126 |
| 28 | Puy-de-Dôme, Loire, Haute-Loire | 187 |
| 29 | Isère, Ardèche | 145 |
| 30 | Gironde, Landes | 324 |
| 31 | Gironde, Lot-et-Garonne, Dordogne | 137 |
| 32 | Lot-et-Garonne, Lot, Dordogne | 234 |
| 33 | Lot, Cantal, Corrèze | 262 |
| 34 | Aveyron, Cantal | 110 |
| 35 | Aveyron, Cantal | 95 |
| | *à reporter* | 5755 |

| N.os d'ordre. | NOMS DES DÉPARTEMENS ADJACENTS. | SURFACE évaluée en lieues carrées de 4000 m. de côté. |
|---|---|---|
| | *report* . . . . | 5755 |
| 36 | Cantal, Aveyron, Lozère . . . . . | 98 |
| 37 | Cantal, Lozere, Haute-Loire . . . . . | 176 |
| 38 | Haute-Loire, Ardèche . . . . . | 113 |
| 39 | Drôme, Hautes-Alpes, Isère. . . . . | 255 |
| 40 | Hautes-Alpes, Isère. . . . . | 157 |
| 41 | Gironde, Landes. . . . . | 238 |
| 42 | Gironde, Landes, Gers, etc. . . . . | 179 |
| 43 | Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, etc. . . . . | 155 |
| 44 | Aveyron, Tarn . . . . . | 131 |
| 45 | Aveyron, Gard, Lozère . . . . . | 173 |
| 46 | Drôme . . . . . | 162 |
| 47 | Hautes-Pyrénées, Gers. . . . . | 103 |
| 48 | Landes . . . . . | 86 |
| 49 | Basses-Pyrénées . . . . . | 113 |
| 50 | *Idem* . . . . . | 156 |
| 51 | Haute-Garonne, Arriège . . . . . | 175 |
| 52 | Hautes-Pyrénées, Basses Pyrénées . . . . . | 96 |
| 53 | Haute-Garonne, Gers, etc. . . . . | 111 |
| 54 | Haute-Garonne, Aude, Tarn . . . . . | 126 |
| 55 | Pyrénées-Orientales, Aude, etc. . . . . | 133 |
| 56 | Herault, Tarn, Aveyron . . . . . | 255 |
| 57 | Tarn, Aude, Hérault . . . . . | 94 |
| 58 | Gard, Hérault . . . . . | 116 |
| 59 | Bouches-du-Rhône . . . . . | 257 |
| 60 | Gard . . . . . | 70 |
| 61 | Vaucluse, Basses-Alpes, Drôme . . . . . | 315 |
| 62 | Hautes-Alpes, Basses-Alpes . . . . . | 385 |
| 63 | Basses-Alpes, Bouches-du-Rhône, etc. . . . . | 308 |
| 64 | Bouches-du-Rhône, Var . . . . . | 94 |
| 65 | Corse . . . . . | 488 |
| | TOTAL . . . . . | 11053 |

*TABLEAU indiquant au Nord de la France les surfaces comprises entre les routes Royales.*

| N.os d'ordre | NOMS DES DÉPARTEMENS ADJACENTS. | SURFACE en lieues carrées de 4000 m. de côté. |
|---|---|---|
| 1 | Finistère, Morbihan | 138 |
| 2 | Finistère, Côtes du Nord | 124 |
| 3 | Côtes du Nord, Morbihan | 75 |
| 4 | *Idem.* *Idem.* | 138 |
| 5 | Manche, Mayenne, Orne, Calvados | 147 |
| 6 | Mayenne, Orne, Calvados | 148 |
| 7 | Orne, Eure | 188 |
| 8 | Ile et Vilaine, Loire-Inférieure, etc. | 146 |
| 9 | Mayenne, Maine-et-Loire, Sarthe | 95 |
| 10 | Mayenne, Orne, Sarthe | 151 |
| 11 | Mayenne, Sarthe | 80 |
| 12 | Sarthe, Orne | 80 |
| 13 | Orne, Eure-et-Loir | 149 |
| 14 | Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, etc. | 90 |
| 15 | Sarthe, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher | 134 |
| 16 | Sarthe, Loir-et-Cher, Eure-et-Loir | 108 |
| 17 | Loire, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher | 88 |
| 18 | Loire, Seine-et-Marne | 102 |
| 19 | Loire, Yonne | 145 |
| 20 | Yonne, Nièvre | 119 |
| 21 | Yonne, Nièvre, Côte d'Or | 108 |
| 22 | Côte d'Or | 89 |
| 23 | Seine-et-Marne, Marne, Aube | 75 |
| 24 | Yonne, Aube | 102 |
| 25 | Yonne, Aube, Côte d'Or | 85 |
| 26 | Aube, Haute-Marne, Côte d'Or | 100 |
| 27 | Côte d'Or et Haute-Marne | 178 |
| 28 | Marne, Aube | 74 |
| 29 | Aube, Marne, Haute-Marne | 106 |
| 30 | Marne, Meuse | 217 |
| 31 | Aisne, Ardennes, Marne | 85 |
| 32 | Aisne, Ardennes | 94 |
| 33 | Haute-Marne, Vosges, Haute-Saône | 225 |
| 34 | Haute-Saône, Doubs | 66 |
| | *à reporter* | 4047 |

| N.os d'ordre. | NOMS DES DÉPARTEMENS ADJACENTS. | SURFACE évaluée en lieues carrées de 4000 m. de côté. |
|---|---|---|
| | *report.* . . . . . | 4047 |
| 35 | Haute-Saône, Vosges, Haut-Rhin. . . . . | 124 |
| 36 | Meurthe, Vosges, Haut-Rhin . . . . . | 215 |
| 37 | Meurthe, Vosges, Bas-Rhin . . . . . | 146 |
| 38 | Bas-Rhin, Moselle . . . . . | 101 |
| 39 | Nièvre, Saône-et-Loire . . . . . | 107 |
| 40 | Saône-et-Loire . . . . . | 104 |
| 41 | Ain, Jura . . . . . | 147 |
| 42 | Saône-et-Loire . . . . . | 140 |
| 43 | Jura, Doubs . . . . . | 89 |
| 44 | Doubs . . . . . | 143 |
| | TOTAL . . . . . | 5363 |

# RÉCAPITULATION.

| | SURFACES sans routes royales. |
|---|---|
| Départemens du Midi . . . | 11,053 |
| Départemens du Nord . . . | 5,363 |
| Différence . . . . . | 5,690 |
| Somme . . . . . | 16,416 |

La superficie totale de la France est d'environ 32,500 lieues carrées.

# TABLE
## DES CHAPITRES.


Pages.

Préface. . . . . j

Considérations sur la législation des travaux publics en France. . . . . xxv

Influence de l'établissement des barrières sur la navigation. . . . . liv

Des corvées et des prestations en nature. lxiij

De l'administration des routes à terminer et à entretenir d'après le nouveau système de barrières. . . . . lxix

Des grandes routes à ouvrir. . . . . lxxv

De l'ancienne législation des barrières en France. . . . . lxxxix

Comparaison entre la France et l'Angleterre relativement aux grandes routes. xcvij

Construction et entretien des grands ponts. . . . . civ

De la navigation intérieure. . . . . cix

Des ports de mer. . . . . cxliij

Police du roulage. . . . . clxxj

Des commissaires de canton. . . . . clxxvij

Obstacles apportés aux travaux civils par l'administration de la guerre. . . . . clxxxij

Des affiches et des enquêtes avant l'ou-

Pages
verture d'un canal ou d'un chemin. . cxc
Du service des ingénieurs des ponts et chaussées considéré relativement aux associations et aux compagnies. . . . cxcix
Du service des ingénieurs dans les relations avec les préfets. . . . . ccxxj
Résumé . . . . . ccxxvj
Conclusion et proposition. . . . . ccxlj

DE LA LÉGISLATION DES TRAVAUX PUBLICS.

Législation des routes en Écosse. . . . 1
*Id.* en Angleterre. . . . . 33
Législation des travaux publics en France.
Projet de loi relatif à la concession des canaux et rivières à des compagnies exécutantes. . . . . 141
Ancienne législation des canaux.
Règnes de Henri IV, Louis XIII et Louis XIV. . . . . 181
Projet de législation des routes royales et départementales. . . . . 213
Ancienne législation des barrières en France à la fin du dix-huitième siècle et au commencement du dix-neuvième. . . . . 375
Législation de la taxe des routes dans le royaume des Pays-Bas. . . . . 315
Pièces à l'appui des considérations géné-

Pages.

rales sur la législation des travaux publics. . . . . 341
*Notes* sur les prix de transports par eau et par terre en Angleterre. . . . . 345
*Notes* sur le tarif des barrières dans le royaume de Prusse et dans le duché de Baden. . . . . 366
Tableaux indiquant au Midi et au Nord les grandes surfaces comprises entre les routes royales.
*Id.* indiquant la situation des routes royales.
*Id.* indiquant les prix de transport par eau.
*Id.* indiquant les prix de transport par terre.
*Id.* pour le département du Nord.

FIN DE LA TABLE.

110780

# PLANCHES.

Ire. Plan et élévation d'un projet de barrage à établir sur les fleuves et grandes rivières à canaliser.

IIe. Carte des routes de France, indiquant les surfaces qui ne sont pas traversées par des routes royales.

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III
NAPOLI

# ROU

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ION PAR DÉPARTEMENT. | | | |
| | Sommes accord en 1826 pour l'entretien routes. | TIONS DIRECTES. 140 millions pour restauration des routes. | d'après la superficie et la population de 32,077,061 m. de longueur de routes. | Numéros d'ordre. | |
| x. | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
|

| RÉPARTITION PAR DÉPARTEMENT. | | | |
|---|---|---|---|
| APRÈS LES CONTRIBUTIONS DIRECTES. | | d'après la superficie et la population de 32,077,061 m. de longueur de route. | Numéros d'ordre. |
| 10 millions pour tien des routes. | de 140 millions pour restauration des routes. | | |
| Francs. | Francs. | Mètres. | |
| 3,312,519 | 23,187,633 | 6,255,375 | |
| 23,891 | 167,237 | 440,929 | 19 |
| 317,575 | 2,223,025 | 472,068 | 20 |
| 207,132 | 1,449,924 | 501,519 | 21 |
| 87,594 | 611,758 | 297,019 | 22 |
| 252,872 | 1,770,104 | 531,678 | 23 |
| 155,864 | 1,091,048 | 303,264 | 24 |
| 145,519 | 1,018,633 | 356,646 | 25 |
| 338,174 | 2,717,218 | 379,336 | 26 |
| 268,914 | 1,882,598 | 333,096 | 27 |
| 195,104 | 1,365,728 | 452,522 | 28 |
| 226,659 | 1,586,613 | 358,344 | 29 |
| 285,56[illegible] | 1,998,927 | 408,029 | 30 |
| 2[illegible] | 1,403,269 | 349,080 | 31 |
| [illegible] | [illegible],855,251 | 590,951 | 31 |

NATIONAL

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ON PAR DÉPARTEMENT. | | |
| | Sommes acco en 182 pour l'entreti routes. | IONS DIRECTES. 140 millions pour restauration des routes. | d'après la superficie et la population de 32,077,061 m. de longueur de route. | Numéros d'ordre. |
| TAUX. | | | | |
| ancs. | Francs | Francs. | Mètres. | |
| 249,102 | 9,387, | 57,570,674 | 15,464,451 | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 79 | Tarn-et-Garonne. | 6 | 9,090 | — | 125,09 |
| 80 | Var. | 6 | 8,700 | — | 167,70 |
| 81 | Vaucluse. | 3 | 5,550 | — | 46,20 |
| 82 | Vendée. | 5 | 5,041 | — | 129,79 |
| 83 | Vienne. | 6 | 5,815 | + | 152,77 |
| 84 | Vienne (Haute). | 6 | 7,199 | + | 191,50 |
| 85 | Vosges. | 6 | 3,335 | — | 64,75 |
| 86 | Yonne. | 6 | 7,066 | + | 235,60 |
| | TOTAUX..... | 598 | 1,094 | | 19,379,97 |

| RÉPARTITION PAR DÉPARTEMENT. | | | |
|---|---|---|---|
| RÈS LES CONTRIBUTIONS DIRECTES. | | d'après la superficie et la population de 32,077,061 m de longueur de routes. | Numéros d'ordre. |
| millions pour en des routes. | le 140 millions pour restauration des routes. | | |
| Francs. | Francs. | Mètres. | |
| 3,603,159 | 95,222,113 | 24 349 997 | |
| 82 221 | 575,547 | 212,881 | 65 |
| 254 574 | 1,782,018 | 360,497 | 66 |
| 196 584 | 1,376,088 | 300,253 | 67 |
| 302,659 | 2,118,613 | 267,829 | 68 |
| 178,578 | 1,250,046 | 318,762 | 69 |
| 539,139 | 2,373,973 | 519,343 | 70 |
| 266 046 | 1,862,322 | 410,849 | 71 |
| 1,259 868 | 8,819 076 | 401,240 | 72 |
| 647,159 | 4,529,973 | 374,811 | 73 |
| 353,121 | 2,471,847 | 345,828 | 74 |
| 442,877 | 3,100,139 | 485,623 | 75 |
| | 1,242 129 | 335,448 | 76 |
| | 2,752,421 | 427,746 | 77 |
| | 1,403,115 | 340,854 | 78 |

de navigatis.

NAPOLI

| gueur du trajet évaluée n kilomètres. | tc. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|
| 238 k. . . . . | . | Les marchandises encombrantes n'ont point de prix fixe pour le transport. Il est tellement variable qu'on ne saurait donner un prix moyen. |
| 238 k.. . . . . | . | Les bateaux pontés ne prennent point de marchandises en revenant de Rouen, parce qu'ils vont jusqu'au Hâvre; et que là ils trouvent toujours un chargement |
| 548 k.. . . . . | . | |
| 55 k. . . . . | . | |
| . . | . | [illegible] pas de même |

Digitized by Google

| | 'RIX DU TONNEAU. | X DU TONNEAU. |
|---|---|---|
| | Par demi-myri | Par demi-myriamètres. |
| | 1 36 | » |
| | 1 69 | » |
| | 1 10 | 2 42 |
| | 1 14 | » |
| | 1 82 | » |
| | 1 25 | » |
| | 1 64 | 2 53 |
| | 1 14 | 2 09 |
| | 1 66 | 2 75 |

| | |
|---|---|
| ....oy..... | |
| Toulouse..... | 175 |
| Valenciennes..... | 45 |
| Vire..... | 60 |
| Ville-Dieu..... | 70 |
| Valogne..... | 62 |
| TERMES MOYENS..... | |

OBSERVATIONS. Il y a ...sieux, Caen, Bayeu
et quand il y en a, les p...

LAGE ACCÉLÉRÉ.

| ue par jour mètres. | PRIX DU TONNEAU. Total. | Par demi-myriamètres. |
|---|---|---|
| 1 | 220 | 2. 27 |
| 2 | 75 | 1. 59 |
| 10 | 220 | 2. 27 |
| 17 | 220 | 2. 36 |
| 6 | 170 | 2. 25 |
| | » | » |
| 17<br>5 | 270<br>320 | 1. 66<br>1 97 |
| 25 | 170 | 2. 76 |
| | » | » |
| 1 | 190 | 2. 84 |
| 17 | 170 | 2. 18 |
| 20 | 56 | 1. 46 |
| 20 | 390 | 2. 20 |
| | » | » |
| 71 | 170 | 2. 46 |
| 20 | 220 | 2. 15 |
| 36 | 40 | 1. 46 |
| | » | » |
| | 220 | 2. 37 |
| | » | » |
| | » | » |
| | » | » |

es villes du D commerce de France.

| ONNEAU. | D RVATIONS. |
| --- | --- |
| Par demi-myriam. | t |
| 2 08 | |
| 1 25 | |
| 2 17 | |
| 2 17 | |
| 2 25 | |
| 2 08 | |
| 2 04 | |

BIBLIOTECA NAZ. VITTORIO EMANUELE III N. PLI

O.IE.S.

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III
NAPOLI

Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
UFF. PRESTITO DI NAPOLI

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google